

UNIVERSITÉ DU QUÉBEC À MONTRÉAL

LA RECONVERSION DES FRICHES URBAINES EN ESPACES PUBLICS  
VERTS : LE CAS DE LA HIGH LINE À NEW YORK

MÉMOIRE  
PRÉSENTÉ  
COMME EXIGENCE PARTIELLE  
DE LA MAÎTRISE EN ÉTUDES URBAINES

PAR

JESSICA MARIE LILIANE PERRIN

JANVIER 2017

UNIVERSITÉ DU QUÉBEC À MONTRÉAL  
Service des bibliothèques

Avertissement

La diffusion de ce mémoire se fait dans le respect des droits de son auteur, qui a signé le formulaire *Autorisation de reproduire et de diffuser un travail de recherche de cycles supérieurs* (SDU-522 – Rév.07-2011). Cette autorisation stipule que «conformément à l'article 11 du Règlement no 8 des études de cycles supérieurs, [l'auteur] concède à l'Université du Québec à Montréal une licence non exclusive d'utilisation et de publication de la totalité ou d'une partie importante de [son] travail de recherche pour des fins pédagogiques et non commerciales. Plus précisément, [l'auteur] autorise l'Université du Québec à Montréal à reproduire, diffuser, prêter, distribuer ou vendre des copies de [son] travail de recherche à des fins non commerciales sur quelque support que ce soit, y compris l'Internet. Cette licence et cette autorisation n'entraînent pas une renonciation de [la] part [de l'auteur] à [ses] droits moraux ni à [ses] droits de propriété intellectuelle. Sauf entente contraire, [l'auteur] conserve la liberté de diffuser et de commercialiser ou non ce travail dont [il] possède un exemplaire.»

## DÉDICACE

*À mon grand-père et à Bastien,  
Je vous dois ma reconnaissance et mon attachement.*

## TABLE DES MATIÈRES

LISTE DES FIGURES .....	vii
LISTE DES TABLEAUX.....	vii
RÉSUMÉ .....	viii
ABSTRACT .....	ix
INTRODUCTION .....	1
CHAPITRE I	
RECONVERSION DES FRICHES FERROVIAIRES EN MILIEU URBAIN : UN LEVIER DE RÉNOVATION DES QUARTIERS CENTRAUX.....	3
1.1 Les friches en milieu urbain : caractéristiques, temporalités et enjeux .....	3
1.2 La reconversion des friches : stratégies et principes pour une rénovation urbaine .....	8
1.2.1 Définitions .....	8
1.2.2 Évolution des stratégies .....	9
1.2.3 Principes .....	11
1.2.4 Enjeux.....	13
1.3 La diversité des acteurs et des intérêts en jeu .....	15
1.3.1 Les acteurs « traditionnels » privés et publics.....	15
1.3.2 Le rôle et les intérêts des acteurs de la société civile .....	18
1.3.3 Le rôle des organismes à but non lucratif .....	19
1.4 La voie de la communauté dans les projets de reconversion des friches .....	22
CHAPITRE II	
RECONVERSION DES FRICHES EN ESPACE PUBLIC VERT ET LA STRATÉGIE DU PLACEMAKING .....	28
2.1 Produire de nouveaux espaces publics verts : des enjeux de qualité de vie et de santé.....	29
2.2 Le placemaking au service de la création des nouveaux espaces publics .....	31
CHAPITRE III	
RECONVERSION DE LA HIGH LINE, DE LA VOIE FERRÉE AUX VOIES DE LA COMMUNAUTÉ .....	36
3.1 La reconversion de la High Line : le projet.....	36



3.2 Une reconversion fondée sur le placemaking ? .....	38
3.3 Question générale de recherche.....	38
3.4 Pertinence scientifique et sociale de la recherche .....	40
CHAPITRE IV	
CADRE CONCEPTUEL ET D'ANALYSE .....	41
4.1 La planification participative pour la reconversion des friches industrielles .....	41
4.1.1 Définition et enjeux .....	42
4.1.2. Méthodes et processus .....	45
4.1.3 Les risques et les limites de la planification participative .....	46
4.2 Les dynamiques d'appropriation sociale de l'espace .....	50
4.2.1 Définitions et approches de l'appropriation sociale de l'espace .....	50
4.2.2 S'interroger sur l'appropriation sociale des friches industrielles reconverties .....	52
4.3 Question et hypothèses de recherche .....	55
CHAPITRE V	
MÉTHODOLOGIE .....	58
5.1 Stratégie méthodologique .....	59
5.2 Une démarche mixte : recherche documentaire et entretiens semi-directifs.....	61
5.3 Les acteurs interrogés : savoirs des habitants et des experts .....	62
5.4 Analyse des données .....	64
5.5 Limites .....	65
CHAPITRE VI	
LA HIGH LINE : DE LA FRICHE INDUSTRIELLE AU PROJET DE RÉNOVATION URBAINE.....	67
6.1 Description du site .....	67
6.2 Origines et contexte du projet.....	70
6.3 Les principales étapes de la requalification urbaine dans un quartier en redéveloppement.....	72
6.4 Les acteurs de la reconversion de la High Line et leurs compétences .....	78
6.5 Au terme de l'ouverture de la troisième et de la dernière section .....	80
CHAPITRE VII	
LA HIGH LINE, ENTRE PROJET URBAIN ET PROJET COMMUNAUTAIRE .....	81
7.1 Le processus participatif .....	81
7.1.1 Étape 1 : le processus d'information, de sensibilisation et de soutien.....	82

7.1.2 Étape 2 : l'ouverture du débat public.....	82
7.1.3 Tape 3 : Les "publics meetings and hearings" ou "public forums" .....	84
7.1.4 Au terme des processus participatifs .....	85
7.2 Le rôle des FHL .....	89
7.3 Appropriation .....	93
7.3.1 L'appropriation des processus participatifs .....	94
7.3.2 L'appropriation du projet .....	96
7.3.3 L'appropriation après le projet.....	98
CONCLUSION.....	105
ANNEXE A	
CERTIFICAT D'ÉTHIQUE .....	111
ANNEXE B	
FORMULAIRE DE CONSENTEMENT .....	112
ANNEXE C	
PROFIL DES PERSONNES INTERROGÉES .....	114
ANNEXE D	
GUIDE D'ENTREVUE – RÉSIDENTS / EXPERTS .....	116
ANNEXE E	
GRILLE DE CODIFICATION PRÉLIMINAIRE .....	118
ANNEXE F	
MATRICE DES INTERVENANTS .....	119
ANNEXE G	
CHRONOLOGIE COMPLÈTE / ÉTAPES DES PROCESSUS PARTICIPATIFS .....	120
ANNEXE H	
REVITALISATION DE WEST CHELSEA .....	127
ANNEXE I	
CONTROVERSE LIÉE AUX MODES DE FINANCEMENT .....	131
ANNEXE J	
COMMENTAIRES ET SUGGESTIONS .....	133
BIBLIOGRAPHIE .....	135

## LISTE DES FIGURES

Figure		Page
6.1	Tracé complet de la High Line .....	67
6.2	Tracé de la High Line.....	68
6.3	Zones délimitées des Community Board .....	68
6.4	Carte de la High Line .....	69
6.5	Chronologie de la reconversion de la High Line de 1930 à 1980.....	72
6.6	Chronologie de la reconversion de la High Line de 1980 à 2002.....	73
6.7	Chronologie de la reconversion de la High Line de 2002 à 2014.....	75
6.8	Localisation de West Chelsea, de la High Line et des délimitations du rezonage.....	77

## LISTE DES TABLEAUX

Tableau		Page
6.1	Acteurs de la reconversion de la High Line.....	79
7.8	Récapitulatif des étapes du cheminement de la reconversion de la High Line.....	81

## RÉSUMÉ

Ce mémoire s'inscrit dans une réflexion sur le processus de reconversion d'une friche ferroviaire en espace public vert dans un contexte plus large de la revitalisation d'un centre urbain. Notre étude consiste à saisir l'influence des parties prenantes dans les projets de reconversion et à relever des éléments sur le degré d'appropriation des populations riveraines au site en question. C'est pourquoi nous avons focalisé notre étude sur les stratégies mises en œuvre telles que : les processus participatifs et le *placemaking*. Ce mémoire se développe autour de l'analyse du site de la High Line de la Ville de New York, en tant qu'ancienne friche ferroviaire reconvertie en espace vert public.

En outre, nous démontrons à travers l'analyse des processus participatifs et du *placemaking*, les efforts de planification participative, les forces en jeu et ses impacts sur la communauté environnante. Afin de comprendre dans quelle mesure cette friche ferroviaire répond aux besoins du milieu et est appropriée par ces proches voisins. Cette analyse nous permet non seulement de comprendre le processus de reconversion des friches ferroviaires en espace public vert, mais aussi d'envisager en quoi les stratégies de reconversion ont un impact sur son environnement et traduisent le succès effectif de ces réalisations.

Mots-Clefs : Friche ferroviaire, Reconversion, Espace public Vert, Appropriation, Processus participatifs, Placemaking

## ABSTRACT

This thesis is part of a reflection on the process of revitalization of a railway brownfield into a green public space in a wider context of the revitalization of an urban center. Our study consists of grasping the influence of the stakeholders in the conversion projects and identifying elements on the level of ownership of the local population at the site in question. That is why we have focused our study on the implemented strategies such as participatory processes and placemaking. This thesis is developed around the analysis of the site of the High Line at the city of New York, as a railway brownfield converted into public green space.

In addition, through the analysis of participatory processes and placemaking, we demonstrate participatory planning efforts, the forces at play and its impacts on the neighboring community - in order to understand the extent to which this railway brownfield meets the needs of the environment and is appropriate for its close neighbors. This analysis allows us not only to understand the process of revitalization of the railway brownfield into green public space but also to contemplate how redevelopment strategies have an impact on its environment and reflect the actual success of these achievements.

**Keywords:** Railway brownfield, Revitalization, Green Public Space, Appropriation, Participatory processes, Placemaking

## INTRODUCTION

Les événements qui ont bouleversé les pays industrialisés au cours des dernières décennies ont favorisé l'émergence de nouveaux concepts d'aménagement qui intègrent des principes de développement durable ou autrement dit, qui défendent « l'idéal d'une ville dense et compacte, soucieuse d'assurer la valorisation et la réutilisation de son patrimoine ainsi qu'une mixité fonctionnelle et sociale, proposant des modes de déplacement propres et un environnement de qualité, notamment par la réalisation d'espaces publics végétalisés » (Benali, 2012). L'un des enjeux d'actualité pour les grandes villes nord-américaines concerne la reconversion des friches industrielles, et plus précisément des projets de requalification en espace vert public.

En ce sens, nous proposons une étude approfondie du processus de planification d'une œuvre récente et très médiatisée mondialement, souvent citée comme cas exemplaire de recyclage d'infrastructures lourdes de transport. En effet, ce travail de recherche examine le processus de planification d'un projet devenu emblématique de la requalification des friches urbaines en espaces publics : la High Line. Le contexte relatif au projet de reconversion de la voie de chemin de fer localisée dans le Midtown Manhattan, en est un particulier tant du point de vue urbanistique que des processus mobilisés pour planifier et mettre en œuvre le projet de reconversion.

Pour mener à bien cette réflexion, nous traitons dans une première partie la reconversion des friches industrielles en milieu urbain. Nous abordons dans un second temps la question des espaces verts et la stratégie du *placemaking*. Pour ensuite utiliser le fruit des réflexions livrées dans les deux premiers chapitres pour construire la problématique de recherche dans le chapitre trois. Enfin, le chapitre quatre est consacré au cadre conceptuel et d'analyse. C'est en ces termes que nous établirons une étude qualitative sur le succès effectif de cette infrastructure régénérée.

En outre, il s'agit dans cette étude de découvrir la relation entre les processus de planification participative à l'œuvre et les changements dans l'environnement bâti. L'originalité de ce travail est d'évaluer d'un côté, le processus de planification participative à l'origine de la reconversion et de l'autre, de sonder subsidiairement le degré d'appropriation sociale actuel de la High Line. Les données recueillies permettront ainsi de déterminer dans quelle mesure le projet de reconversion est un succès en analysant l'ensemble des processus.



## CHAPITRE I — RECONVERSION DES FRICHES FERROVIAIRES EN MILIEU URBAIN : UN LEVIER DE RÉNOVATION DES QUARTIERS CENTRAUX

Ce premier chapitre a pour ambition de préciser notre domaine de recherche soit : la reconversion des friches ferroviaires en milieu urbain. Nous mettons notamment l'accent sur le contexte particulier qui a vu naître les friches ferroviaires en milieu urbain ainsi que sur l'évolution des pratiques publiques de reconversion urbaine de ces friches, dans les quartiers urbains centraux, en Amérique du Nord. Nous aborderons aussi la question des parties prenantes dans ces processus de reconversion. Ce contexte et ces pratiques d'aménagement s'appliquent largement au cas de la High Line. En tant que projet hautement publicisé, la High Line et son emprise ferroviaire dans le quartier de West Chelsea à New York, est aujourd'hui devenu un exemple incontournable de reconversion d'une friche industrielle en milieu urbain.

### 1.1 Les friches en milieu urbain : caractéristiques, temporalités et enjeux

La friche renvoie en anglais au terme *brownfield*, bien que parfois l'expression *derelict land* soit employée (Dumesnil et Ouellet, 2002). Le terme *brownfield* a été utilisé comme néologisme dès la fin des années 1970, mais il a pris tout son sens en 1992 lors d'un congrès étatsunien organisé par la Nord Midwest Congrès Coalition. Il s'en est suivi une première analyse détaillée de la problématique du réaménagement des friches industrielles, qui mettait en exergue la nécessité d'attribuer des fonds fédéraux afin d'inventorier, d'évaluer et de créer les partenariats nécessaires qui permettraient d'éliminer les obstacles à la réutilisation de ces sites (EPA, 2014). On entend par ces termes un terrain vacant ou un bâtiment, qui peut être compliqué par la présence potentielle d'une substance dangereuse, polluante ou contaminante (EPA, 2016b).

En urbanisme et en design de l'environnement, la friche industrielle est définie comme un espace particulier, voire un espace de voisinage à reconquérir (Sénécal et Saint-Laurent, 1999, p. 41). On rencontre ces friches en zone urbaine, dans la majorité des grandes



agglomérations des pays industrialisés à proximité du centre-ville et elles représentent à la fois un fardeau pour les municipalités qui n'arrivent pas à les rentabiliser ou une véritable opportunité pour celles qui entrevoient leur potentiel de réutilisation.

[...] les friches industrielles urbaines constituent des ressources perdues ou futures par rapport à différents systèmes de valeurs (économique, foncier, symbolique, idéal,...) (Janin et Andres, 2008).

Plusieurs facteurs concourent à l'abandon de ces sites. Il y a notamment deux phénomènes contemporains de natures conjoncturelle et structurelle. La naissance de la friche résulte de la désindustrialisation (nature conjoncturelle) soit de « la diminution des activités et des emplois industriels sur un territoire » (Poupard et Baud, 2014), de la suburbanisation soit de la migration des industries des centres vers les périphéries (dynamisme du centre-ville lié à un phénomène structurel) ou encore des choix qui en découlent de moderniser les infrastructures plutôt que de les rénover. La friche n'est pas uniquement le fruit de la mutation du système productif, elle peut être aussi :

[...] la conséquence du vieillissement des bâtiments urbains et de la dépréciation de certains espaces (Demailly, 2011).

Selon Claude et Andres (2008), les friches caractérisent un lieu par un vide, une rupture qui est associée à un processus d'abandon. Les notions de césure, de crise et de déprise sont également associées au terme de friche. Selon ces auteurs, les friches se distinguent par leur localisation, leur visibilité et les enjeux dont elles font l'objet. Ce sont principalement d'anciennes zones industrielles, qui représentent ainsi un potentiel de surfaces disponibles pour le développement dynamique des villes en leur centre, dans un contexte de pression foncière et de lutte contre l'étalement urbain. Dans ce cycle d'urbanisation, la présence d'une friche est parfois une véritable opportunité de renouveau pour la ville sur elle-même.

Il s'agit ainsi de terrains qui demeurent inexploités et improductifs et dont la réhabilitation peut entraîner des retombées positives sur les plans économique, environnemental et social dans les quartiers et les secteurs qu'elle revalorise (Gill et coll., 2012).

Soulignons que les friches de type industriel et ferroviaire, surélevées au-dessus de la rue comme dans le cas particulier qui nous intéresse, sont présentes dans de nombreux pays développés (Heathcott, 2013). Ces voies de chemin de fer abandonnées s'inscrivent dans le processus de désindustrialisation, où des dizaines de milliers d'artefacts de l'ère industrielle sont tombés en désuétude, en particulier dans les anciennes régions de secteurs manufacturiers aux États-Unis et en Europe (Brown, 2001 ; De Sousa 2 002 297-309 ; Koekebakker 2004, cité par Heathcott, 2013).

Avant de décrire les différentes phases possibles de la reconversion d'une friche, il est intéressant de préciser que la désuétude peut être salvatrice. Une phase de latence, entre les premiers signes de sénescence et son processus d'aménagement, va rendre possible la maturation de la friche. Par ce biais, une forme d'acceptation de la friche par les riverains est possible. Ambrosio, Andres et Janin (2008) appellent cela le « temps de veille » qui est un temps de réflexion collective par rapport au lieu abandonné. Cela rejoint les propos de Jollivet.

Les friches sont dans un entre-deux puisqu'elles ont un statut transitoire et provisoire où sont brouillés nombre de repères, notamment fonciers. De cet aspect transitoire, il ressort une dimension temporelle particulière (Jollivet, 2014).

Ce constat fait notamment écho aux trois temps de Daviet (2006) repris par le collectif Robin des Villes (2008 p. 24, cité par Jollivet, 2014) avec l'idée selon laquelle, la friche est successivement et potentiellement « en sommeil, en projet et en vie ». La friche en sommeil, « désigne des sites en état d'abandon total, exclus du circuit de l'urbain (...) » (Robins des Villes, 2008). La friche en projet est celle qui est instrumentalisée pour des réaffectations futures et qui deviendra la friche en vie, exploitée pour de nouvelles activités permanentes ou temporaires.

Les friches en milieu urbain sont ainsi l'expression ou le support d'enjeux multiples : politiques, économiques, environnementaux, sociaux, urbains, patrimoniaux, voire culturels. La friche est notamment perçue comme une ressource foncière à exploiter, un outil potentiel pour un urbanisme durable, un support pour un renouvellement des tissus urbains et sociaux, et enfin,

un héritage du passé industriel à valoriser. Avec la diminution des espaces libres en milieu urbain, la friche peut-être une opportunité foncière majeure, et il devient de plus en plus pertinent de chercher à tirer profit de ces espaces, pour consolider les quartiers anciens, par exemple, qui souffrent très souvent d'un manque de dynamisme économique et social, en plus de problèmes d'organisation spatiale.

Dans la gestion du territoire, avec une vision économe du sol, la réhabilitation de ces friches devient une stratégie opportune. C'est ainsi que certaines friches acquièrent un statut à part entière dans un processus d'aménagement (Janin et Andres, 2008). La friche peut également constituer l'occasion de développer une identité nouvelle au sein de la ville, de par son caractère culturel, architectural, voire patrimonial.

Selon l'EPA (Environmental Protection Agency), qui est une agence indépendante du gouvernement étatsunien, créée en 1970 pour étudier et protéger l'environnement et la santé des citoyens des États-Unis, le nettoyage et la réutilisation des propriétés contaminées peuvent contribuer à protéger l'environnement, ou encore à revigorer les communautés, relancer les économies locales, préserver les espaces verts et, enfin, prévenir l'étalement urbain, du fait de leur potentiel (EPA, 2014). La revitalisation, si elle est réalisée consciencieusement, peut offrir une plus-value intéressante pour les populations avec, par exemple, la création d'un parc public ou encore des projets de redéveloppement résidentiels.

Cleaning up contamination is vitally important to the physical health of America's communities, but putting clean land back into productive use brings with it a range of social and economic benefits that will strengthen those communities for years to come (EPA, 2009b).

L'EPA a, par ailleurs, établi un programme spécialisé « *EPA's Brownfield Program* » pour permettre aux villes, aux collectivités et à d'autres intervenants du redéveloppement économique, de travailler ensemble pour l'expansion, le réaménagement ou la réutilisation des friches industrielles. Selon le programme, les friches industrielles et leur reconversion, passe par la décontamination et le réinvestissement, engendre de nombreux avantages tels que :

*[...] increases local tax bases, facilitates job growth, utilizes existing infrastructure, takes development pressures off of undeveloped, open land, and both improves and protects the environment (EPA, 2016b).*

Dans cette perspective, la loi *brownfield*, a également été promulguée, en 2002 aux États-Unis. Elle prévoit dans ses lignes directrices une assistance financière, juridique et technique pour le secteur privé et public. Ce programme tend à promouvoir la reconversion de friches industrielles durables en fournissant de nouveaux outils. En 2010, l'EPA a estimé qu'il y avait plus de 29 624 sites en friche qui totalisent approximativement 18 387 hectares sur le territoire étatsunien (Étude réalisée dans 75 villes aux États-Unis, U.S. Mayors, 2010). Mais selon une autre étude CERCLIS<sup>1</sup>, ils représenteraient plus de 400 000 friches (U.S. Mayors, 2010). Cette différence s'explique par la difficulté de déterminer le nombre exact des sites en friche (taille, état, activité), accrue par la diversité typologique. Pour ce qui concerne les cinq arrondissements de New York, la Ville a identifié 6 850 friches industrielles sur son territoire (EPA, 2006).

Par ailleurs, les enjeux de décontamination associés aux anciens sites industriels à transformer sont généralement très importants dans les processus de reconversion. Ainsi, les friches industrielles new-yorkaises n'échappent pas à cet enjeu. Dans ce contexte, l'« *EPA Brownfields Program* » a permis d'attribuer des subventions en 2006 pour nettoyer les substances dangereuses et épouser une partie des frais qui y sont reliés sur deux sites new-yorkais, dont celui de la High Line (EPA, 2006).

Selon Gill et coll. (2012), de telles subventions ont également un effet induit, car elles peuvent également permettre de capter l'attention des promoteurs sur la réhabilitation.

*These brownfields depress economic conditions, create potential health threats, and result in underutilized land in a city with dwindling developable land. Assessment of*

---

<sup>1</sup> Comprehensive Environmental Response Compensation and Liability Information System, est une base de données gérée par l'EPA.

*the brownfields is expected to help spur the redevelopment needed to provide new residential, industrial, and recreational opportunities, and improve the public health of city residents (EPA, 2006).*

Une fois tombée en désuétude, la friche industrielle et ferroviaire, futur parc de la High Line, a tout d'abord nécessité de lourdes opérations de décontamination. Le projet de reconversion a ainsi pu bénéficier d'une subvention pour décontaminer les composés organiques semi-volatils et les métaux (EPA, 2006). Ces opérations ont constitué les étapes préliminaires d'un processus plus global d'aménagement, visant à réhabiliter fonctionnellement la High Line et à la réintégrer spatialement dans le quartier, le district, l'île de Manhattan<sup>2</sup> et, plus largement la ville de New York.

## 1.2 La reconversion des friches : stratégies et principes pour une rénovation urbaine

Dans une société post-industrielle, où les grandes villes et capitales à travers le monde sont en concurrence pour les investissements productifs (Lapointe, 1993 ; OCDE, 2015), cette stratégie de régénération urbaine, vise à résoudre plusieurs problèmes urbains qui dépassent la simple réaffectation des friches elles-mêmes, telles que le déclin et le désinvestissement des quartiers centraux, la détérioration du patrimoine architectural et la pollution de l'environnement des zones urbaines. Nous allons à présent définir la rénovation urbaine ainsi que la notion de reconversion urbaine avant de détailler les enjeux, les stratégies et les principes liés.

### 1.2.1 Définitions

Le terme de « rénovation urbaine » désigne un processus général de transformation de l'environnement urbain. Il peut donc s'appliquer aux interventions visant à transformer un espace de friche en un espace avec une nouvelle vocation. Pour appréhender le phénomène

---

<sup>2</sup> « In Manhattan alone, there are 5.3 million square feet of "leftover" space (think: unused lots, concrete medians in the middles of streets, etc.). To accommodate the growing population while not only maintaining, but actually improving, quality of life, we must transform underutilized infrastructure to create new and more relevant uses. Updating and adding public spaces that provide relief in an increasingly dense city enables growth while enriching the human experience » (Architizer Editors, 2015).



de rénovation urbaine, la littérature spécialisée tend à utiliser en fait différents termes tels que la régénération, la revitalisation, la gentrification, la reconversion, ou encore la réhabilitation. La variété de ces termes révèle ici la complexité des questions impliquées dans le processus. La plupart des experts ont convenu que le but principal de la rénovation urbaine est de changer délibérément l'environnement urbain et d'y injecter une nouvelle vitalité grâce à un ajustement planifié de zones existantes pour répondre aux besoins actuels et futurs de la vie urbaine (Miller, 1959 ; Lévy et Lussault, 2003).

La rénovation urbaine offre ainsi aux municipalités, un moyen de réaménager et de revitaliser leurs communautés, en utilisant l'investissement public pour stimuler l'investissement privé, dans des secteurs qui auraient autrement stagné ou qui ne se seraient pas développés (Johnson et Tashman, 2002). Cela prend alors la forme d'une « reconversion » (OFEFP<sup>3</sup>, 2004), un terme qui désigne toute modification introduite par rapport à l'affectation initiale. Il est notamment utilisé pour l'affectation générique (temporaire et transitoire) et la nouvelle affectation (définitive ou censée durer plusieurs années).

Ainsi, le principe de reconversion s'incarne dans les projets de rénovation urbaine, pour des équipements lourds (souvent de production, de type industriel) ou de friches de différentes natures (ferroviaires ou encore portuaires) en milieu urbain. De tels espaces urbains dégradés constituent un enjeu majeur pour l'avenir des villes concernées et un potentiel de développement à faire fructifier.

### 1.2.2 Évolution des stratégies

Dans les années 1970, les nouveaux aménagements de friches de types industriels, commerciaux et résidentiels notamment, traduisaient bien souvent des enjeux et des stratégies de nature économique et, plus rarement, des projets fondés sur des valeurs ou des enjeux relatifs aux communautés locales. Parce qu'elles naissent à l'époque où la majorité des stratégies appliquées par les décideurs en matière de planification et d'aménagement du

---

<sup>3</sup> Publication commune de l'Office fédéral du développement territorial et de l'OFEFP, 2004.

territoire (en Amérique du Nord comme en Europe) se focalisaient surtout sur la plus-value économique à réaliser, via les taxes locales, les emplois créés et les recettes fiscales escomptés (De Sousa, 2006b).

Selon Badiali (1993), compte tenu de l'intérêt grandissant pour la sauvegarde du patrimoine, les stratégies de reconversion axées sur les fonctions culturelles et identitaires apparaissent ensuite et s'affirment largement depuis comme des stratégies potentiellement gagnantes. Mais ce n'est qu'au début des années 1990 que les villes prendront vraiment conscience du potentiel de redéveloppement de ces sites inutilisés, fondés sur des dimensions plus sociales et urbanistiques et plus ancrés dans les milieux locaux, ainsi que sur leurs atouts en termes de localisation et de desserte (EPA, 2016d).

Plus récemment, et dans le sillage des principes du développement viable, les villes ont aussi porté de plus en plus d'attention aux mesures destinées à favoriser le développement urbain durable et à améliorer la « qualité de vie »<sup>4</sup> des zones urbaines (De Sousa, 2002). Si l'accent est mis sur les dimensions sociales, économiques, historiques et culturelles des stratégies de rénovation urbaine, la littérature souligne également la volonté de planifier des interventions sur un territoire ciblé, en partenariat avec des acteurs privés et des représentants de la société civile.

Il est à noter que dans les dernières décennies, la revitalisation des espaces industriels de transport en friche a été l'un des éléments les plus importants des programmes de développement des grandes villes occidentales, en particulier pour celles dont la conjoncture économique a entraîné la dégradation de la structure urbaine (Hutter et Szilágyi, 2014). Dans ce contexte, les projets de reconversion ont pu donner naissance à la production de nouveaux espaces verts publics sur les anciennes emprises industrielles.

---

<sup>4</sup> « Qualité de vie : Une communauté viable reconnaît et supporte le sentiment évolutif de bien-être des personnes, qui inclut un sentiment d'appartenance, d'estime personnelle, de sécurité, de connexion avec la nature et fournit des biens et des services visant à rencontrer les besoins des individus en respectant l'intégrité écologique des systèmes naturels » (Dumesnil et Ouellet, 2002).

Ainsi, l'enjeu actuel lié à la reconversion de friches est d'instrumentaliser ces sites pour traiter les symptômes d'un territoire plus vaste dans lesquels elles sont ancrées en leur insufflant une nouvelle dynamique, qu'elle soit fonctionnelle, paysagère ou environnementale. En outre, deux échelles sont donc concernées.

### 1.2.3 Principes

Selon Deshaies (2006), la reconversion des friches (industrielles par exemple) se déroule idéalement ou typiquement en trois phases, parfois engagées de manière simultanée. Il y a premièrement la requalification de type paysagère, « qui engage de lourdes opérations de chirurgie esthétique destinées à changer, au sens propre du terme, l'image de ces espaces » (Deshaies, 2006) ; il y a ensuite la réintégration de cet espace dans la ville, qui est liée à la nature des espaces occupés et qui est à mettre en rapport avec la fonctionnalité et le rôle que la friche est amenée à jouer dans la ville contemporaine (Siino et coll., 2002) ; enfin la troisième phase concerne la reconversion économique, et qui nécessite la mise en réseau de l'ancienne et de la nouvelle économie afin de mieux réhabiliter et de rendre le quartier plus attractif pour encourager différentes entreprises commerciales à s'implanter sur le territoire<sup>5</sup>.

Réhabiliter ces espaces signifie donc de les adapter au nouveau système économique par l'implantation de nouvelles activités, de les réinsérer dans l'espace urbain et développer un nouvel usage qui donneront une nouvelle fonctionnalité et une nouvelle identité au site en question. Dans cette perspective, leur localisation, la nature des projets et les acteurs impliqués (opérateurs privés ou institution publique), et l'évolution économique régionale, est autant d'éléments à prendre en considération dans la réalisation de cette reconversion (Deshaies, 2006).

Ainsi, la friche industrielle reconquise peut donner naissance à de nouvelles formes urbaines unifonctionnelles ou plurifonctionnelles. Dans le processus de reconversion, l'affectation des usages mixtes devrait être privilégiée et, pour cela, la réglementation devrait pouvoir offrir cette

---

<sup>5</sup> Qui rejoint la notion plurielle de *Cluster*: « *Clustering is the phenomenon whereby firms from the same industry gather together in close proximity* » (The Economist, 2009).



possibilité (Jacobs, 1961 ; Witherspoon et coll. 1976 ; Andersen, 2005 ; Greco, 2009, Pinson, 2009), cela afin de mieux asseoir la durabilité des villes (Calthorpe, 1989).

*Smart growth land use strategies can make redevelopment more cost effective by allowing brownfield properties to redevelop with a mix of uses or encouraging more efficient land use (EPA, 2014).*

La mixité fonctionnelle renvoie aux enjeux de la mixité sociale qui peut en découler. Jacobs<sup>6</sup> (1961) considérait que l'un des plus grands atouts d'une ville est sa plénitude en réunissant un mélange imprévisible de personnes avec des communautés d'intérêts. Pour l'auteure, les grandes villes, avec leur mélange complexe d'utilisations et d'imbrication complexe de chemins, sont des générateurs naturels de la diversité et des incubateurs prolifiques de nouvelles entreprises et d'idées de toutes sortes. Jacobs considère ainsi l'entremêlement des usages de la ville et des utilisateurs comme crucial pour le développement économique, urbain et social (entendu sa vitalité communautaire).

Au regard de ces éléments, il pourra alors s'agir de réutiliser l'espace pour y réimplanter des activités qui relèvent de l'industrie, de l'artisanat, de l'économie tertiaire ou encore d'utiliser les lieux pour des activités liées à la culture et aux loisirs. Il est possible également de reconverter le site à des fins résidentielles tout en privilégiant l'habitat privé, coopératif ou social. En effet, la nature du projet de reconversion, ainsi que les nouveaux usages et fonctions à promouvoir, peut varier. Parmi ces nouvelles fonctions à promouvoir, certaines ont été mises de l'avant comme des atouts majeurs, notamment celles axées sur les valeurs patrimoniales et identitaires locales ou encore sur la constitution de nouveaux espaces publics.

---

<sup>6</sup> Jacobs a mis en exergue que les conditions inhérente à un quartier est la mixité des fonctions. Elle défendait l'idée qu'en encourageant le maintien d'une mixité des fonctions dans un milieu, la planification urbaine allait favoriser, autrement mieux que par ses plans rationnels de rénovation, le développement économique et la diversité sociale urbaine. Un mélange de fonctions primaires (fonctions de base constituant un ancrage pour les habitants : lieux de travail, logement, équipements culturels et de loisirs suffisamment attractifs...), est susceptibles de générer des fonctions secondaires (commerces et services...). Pour Jacobs « la diversité est inhérente aux grandes villes ». Aussi, souligne-t-elle que la réunion de ces quatre conditions est indispensable si l'on veut atteindre une certaine efficacité. (Jacobs, 1961, p. 149).

### 1.2.4 Enjeux

Considérant que leur emplacement est souvent stratégique (proximité des infrastructures existantes environnantes), les municipalités peuvent réduire l'utilisation des modes de transport motorisés<sup>7</sup> et la pollution qui lui est associée (Nagengast et coll., 2011, Wheeler, 2008) ou encore satisfaire l'intérêt de la communauté envers les espaces libres en reconvertissant les friches en parcs, promenades et autres aménagements du genre et ainsi augmenter la qualité de vie des riverains (Long et Tonini, 2012). Ces enjeux sont notamment importants dans les quartiers denses où les espaces verts sont nécessaires (Greenberg et coll. 2001 et Lewis, 2000 cités par Gill et coll. 2012). De surcroît, renforcer la qualité de vie d'un quartier signifie aussi le rendre plus attractif pour les promoteurs, les entreprises voire les visiteurs.

*Redevelopment of brownfield sites offers an extremely important opportunity for new uses of 'eyesore' properties, such as affordable housing, shopping, health clinics, transportation, or open space (PolicyLink, 2008).*

Ensuite, il appert que la reconversion des friches urbaines peut constituer un levier de redéveloppement important dans la mesure où les quartiers environnants qui ont périclité peuvent :

[...] retrouver des éléments de valorisation économique et une attractivité par rapport à la demande sociale (Chaline 1999, p. 12).

Selon Daviet, (2006) la reconversion peut constituer l'outil permettant de créer ou recréer des liens avec le quartier, mais aussi de réorienter l'ensemble de la ville et d'influencer par la même occasion son attractivité. Dans cette seconde perspective et selon Gasnier (2004) la reconversion peut permettre de poursuivre effectivement plusieurs objectifs (qui peuvent se combiner) : créer de nouveaux quartiers attractifs en centre-ville, développer une offre

---

<sup>7</sup> « En permettant la proximité des activités urbaines, les environnements compacts sont davantage en mesure de permettre à ses résidents d'avoir un mode de vie actif » (Gill et coll. 2012).

innovante en matière de loisirs urbains et de commerces, mettre en valeur les qualités paysagères des sites requalifiés, ou encore désenclaver certaines parties de la ville continue.

Par ailleurs, Sénécal et Saint-Laurent (1999) relatent que les friches possèdent une très grande importance sociale et fonctionnelle lorsqu'elles s'insèrent à l'intérieur d'un système d'espaces libres qui agissent pour structurer la forme urbaine.

[Les friches] peuvent ressouder des quartiers coupés en deux, recréer des liens ou, au contraire constituer des zones tampons entre des espaces sociaux ou fonctionnels différenciés. Plus encore, l'appropriation des friches engage la définition d'une nouvelle urbanité (Sénécal et Saint-Laurent, 1999).

La recherche de nouvelles identités urbaines et sociales est alors omniprésente dans ces opérations de plus ou moins grande ampleur. Autrement, et selon Gill et coll. (2012), les résidents de ces quartiers peuvent bénéficier d'externalités positives, car :

Leur réhabilitation permet alors de corriger l'effet de « *visual blight* » grâce à la création de nouveaux espaces publics, de nouvelles opportunités d'habitation ou encore grâce à l'amélioration des infrastructures dans le voisinage (De Sousa, 2006 dans Gill et coll., 2012).

Ainsi, des stratégies aux interventions graduelles, prenant davantage en compte les communautés présentes dans les quartiers environnants se développent (Fillion et coll. 2004). Par ailleurs, le concept « *urban infill*<sup>8</sup> » (Kelbaugh, 2002) se répand, soulignant qu'il n'est pas nécessaire de faire table rase d'un quartier, et qu'à l'inverse, c'est une chance de pouvoir partir d'éléments existants dans lesquels il est possible d'insérer de nouvelles composantes (EPA, 2016g).

Enfin, si ce processus est effectué avec succès, le lieu reconverti pourra être perçu comme un « outil social d'appropriation des mutations sociétales » (Andres et Janin 2008, p. 77 cité par Rase, 2013). Cela interroge par ailleurs le rapport entre la forme, l'espace, l'individu et

---

<sup>8</sup> Qui signifie littéralement remplissage.

l'environnement, car « l'espace est un enjeu forcément stratégique pour les groupes et les individus » (Segaud, 2007, p. 50). Ainsi la rénovation urbaine modifierait non seulement la forme physique de l'environnement urbain (en restructurant l'espace urbain notamment), mais transformerait aussi la façon dont l'espace est perçu et vécu (tout en revitalisant les communautés), ainsi que les relations psychologiques et émotionnelles entre les populations et les zones urbaines (Holcomb et Beauregard, 1981).

### 1.3 La diversité des acteurs et des intérêts en jeu

La reconversion de friches implique généralement plusieurs types d'acteurs qui possèdent tous des intérêts spécifiques et potentiellement divergents (Hipel et coll. 2010 ; Sénécal et Saint-Laurent, 1999 ; Dumesnil et Ouellet, 2002). Ainsi, ces intérêts peuvent entrer en compétition lors de la reconversion d'une friche industrielle, car les acteurs concernés envisagent diverses stratégies de réhabilitation et donc, une multitude de catégories d'utilisations des friches (Dumesnil et Ouellet, 2002). Cela induit que la friche va révéler des stratégies différenciées selon ces acteurs.

Par exemple, les intérêts des groupes communautaires rejoignent la reconversion des économies locales, la relance industrielle ou la réorientation vers le récréotourisme. L'administration municipale y voit plutôt un objectif de mise en valeur de ses terrains et une augmentation de sa rente foncière, alors que les écologistes souhaitent rétablir les potentiels écologiques et renaturaliser les sites. Quant aux promoteurs, c'est le recyclage à des fins résidentielles qui les intéressent, puisqu'il représente une avenue financièrement rentable (Dumesnil et Ouellet, 2002).

#### 1.3.1 Les acteurs « traditionnels » privés et publics

Dans le cas des friches à reconvertir, les acteurs économiques qui jouent un rôle central sont généralement : les propriétaires fonciers des terrains à reconvertir (responsable de la gestion et de la transaction des biens immobiliers), les investisseurs (qui fournissent les capitaux) et

les promoteurs<sup>9</sup> (qui réalisent le projet). Ces acteurs sont directement concernés par la friche d'un point de vue légal et sont essentiellement guidés par des intérêts financiers (Dumesnil et Ouellet, 2002 ; Gill et coll. 2012). Selon Grennberg et Lewis (2000) et De Sousa (2006) cités par Gill et coll. (2012), l'utilisation du sol à des fins d'espaces verts est rarement priorisée par les acteurs du développement économique, car il s'agit pour eux de capitaliser des externalités positives ou négatives et non d'une activité principale telle qu'un développement résidentiel par exemple. Andersson (2005) désigne d'ailleurs les promoteurs comme les acteurs les plus influents dans cette société axée sur le marché.

Quant aux acteurs traditionnels publics<sup>10</sup>, autrement dit les élus et les urbanistes/planificateurs, qui ont pour compétence la gestion du territoire et des intérêts « au sens de règles du jeu stabilisées entre acteurs » (Le Galès, 1995), ils sont en charge d'optimiser l'utilisation de l'espace urbain, de mieux maîtriser l'étalement urbain, de limiter les consommations énergétiques, de valoriser l'image de la ville (en préservant le patrimoine bâti et paysager), de favoriser le développement économique et social (au bien commun territorial), de veiller à la santé et à la sécurité des populations, et enfin de créer une dynamique locale autour des projets de réhabilitation. Il est alors question d'attirer puis d'influencer les acteurs privés afin de créer des conditions favorables au développement économique et urbain des territoires en question.

*To develop a means of facilitating successful brownfield negotiation, the characteristics of the property's owner, the purchaser, and the government need to be taken into account (Hipel et al. 2010).*

Dans ce jeu d'acteurs et ces processus de gouvernance, Dumesnil et Ouellet (2002) relatent que la volonté politique, au regard de la finalité des projets, devrait être porteuse de nouveaux modes de pensée quant à l'aménagement du territoire (qui permettrait notamment d'enrichir son caractère multifonctionnel et de favoriser son développement local).

---

<sup>9</sup> « *The developers* » en anglais

<sup>10</sup> « Individus ou collectifs impliqués dans la réanimation de ces espaces intermédiaires capables de se saisir du débat public » (Ambrosino et Andres, 2008).



Les acteurs publics peuvent en ce sens faire appel à des experts (architectes, conseillers juridiques ou financiers, comme par exemple l'organisme à but non lucratif Design Trust For Public Space dans le cas des États-Unis, que nous aborderons par la suite), à des consultants (spécialistes de l'aménagement par exemple l'organisme Project for Public Spaces que nous aborderons également par la suite) ou encore aux « Nouveaux professionnels de l'urbain » comme des chargés de communication, des médiateurs, voire des sociologues (Dubost, 1985, cité par Luginbühl et Terrasson, 2013). Avoir recours à ces acteurs multidisciplinaires leurs permet de bénéficier d'une expérience, de savoir-faire voire d'une renommée qui apportera un boni au projet. De par leurs connaissances et leurs techniques, ils permettront une meilleure gestion du processus et pourront a fortiori augmenter les chances d'aboutissement et de succès du projet.

Ils [les nouveaux professionnels de l'urbain] se situent à l'entre-deux, entre d'une part la maîtrise d'ouvrage et la maîtrise d'œuvre et, d'autre part, la population large, constituant une interface entre ces deux groupes d'acteurs. Ils jouent tout à la fois un rôle de traducteur, passeur, média et écran (Jaton, Russeil, Simon, Toussaint, Vareilles, Zepf dans Zimmermann, 2006).

Selon Nez (2011 b), les « promoteurs publics », en plus des experts officiels et professionnels, peuvent également solliciter voire mobiliser des « *Lay experts* » (experts profanes) représentés par des citoyens (individus ou collectifs), pour leur savoir d'usage<sup>11</sup> (par leur connaissance pratique, basée sur l'expérience et sur la proximité), voire leur expertise technique et leurs savoirs militants. Nous comprenons ici que les acteurs publics peuvent puiser parmi un panel diversifié de savoirs (reconnus, certifiés, légitimés, voire vécus).

---

<sup>11</sup> Savoir d'usage défini par Nez, 2013 : « [ils] viennent ainsi d'une pratique répétée d'un environnement immédiat, qui peut s'inscrire dans la durée et constituer une mémoire des lieux. La mobilisation de ces savoirs d'usage permet aux promoteurs politiques de ces dispositifs, qui les inscrivent en complément des structures démocratiques représentatives existantes, de se rapprocher de la population et de mener des politiques publiques davantage en phase avec les besoins des habitants ».

### 1.3.2 Le rôle et les intérêts des acteurs de la société civile

De l'autre côté de l'échiquier économique et politique, il y a la société civile. C'est un acteur polymorphe, englobant les habitants, les résidents, les riverains, les usagers et les citoyens. Il constitue aussi la « communauté », qui a pour intérêts d'améliorer la qualité de vie et l'état de son environnement urbain (Gill et coll. 2012). Ainsi, la société civile peut faire converger les attentes individuelles et collectives à travers des actions et des initiatives diverses dans les stratégies de reconversion et du développement local.

L'implication des citoyens dans la planification des projets de reconversion est, selon Dumesnil et Ouellet (2002) et Fontan et coll. (2003) un facteur important pour la viabilité du projet, car ils peuvent apporter une expérience du territoire, des observations, une perception et des connaissances différentes des acteurs traditionnels (Bouling, 1970 cité par Paquet 2003). Et cela ne sera effectif que si les acteurs traditionnels considèrent la société civile comme un acteur et non plus seulement comme un sujet, car pour Nez, « leur expertise n'est ni d'emblée ni toujours reconnue » (2011 b). Selon Paquet (2003), corroboré par Nez (2011 b, p. 38), si les échanges et le partage des connaissances sont favorisés, le citoyen contribuera à la légitimité de l'ensemble du processus par ces savoirs d'usage (entendu sa connaissance du terrain et sa perception des problèmes du quotidien).

Mobiliser ces savoirs dans l'action publique locale permettra ainsi de diversifier les sources d'expertises dans l'élaboration du projet urbain avec une meilleure vision de l'intérêt général (Nez, 2011 b).

Ces processus en cours dans la ville ne sont pas des choses mystérieuses que seuls les experts sont capables de comprendre, ils sont à la portée du plus grand nombre d'entre nous. L'homme de la rue, la plupart du temps, comprend de quoi il s'agit, simplement, il n'est pas en mesure de mettre une appellation sur chacun de ces processus et de comprendre que s'il est possible de saisir ces relations de cause à effet, il est également possible d'influer sur elles, le cas échéant (Jacobs, 1961).

Ces citoyens et organismes du milieu (notamment les instances locales de concertation par exemple les *community board*<sup>12</sup> que nous développerons plus tard) permettent de réagir en amont et en aval du développement de projets qui changent le visage des quartiers.

S'ils n'ont pas l'expertise technique des associations, les habitants connaissent mieux que quiconque leurs intérêts et les problèmes quotidiens dans leur quartier, ce qui leur permet de faire des propositions sur les questions d'urbanisme local à partir d'une connaissance pratique basée sur l'expérience et la proximité (Nez, 2013).

La littérature analysant ces processus fait état d'un changement relatif à la prise en compte des acteurs de la société civile dans les projets, car ils sont essentiels à la nouvelle structure de gouvernance (Fisher, Fritsch, et Andersen, 2009).

*When citizens are effectively engaged in the design process, designers and planners can be at their most effective in facilitating a process that synthesizes local experience and wisdom with design principles and technical expertise. Designers can help people uncover their common interests and work towards practical and creative solutions that build local character and assets* (McBride, 2013 pour PPS, 2013).

### 1.3.3 Le rôle des organismes à but non lucratif

Dumesnil et Ouellet (2002) et Torjman (2004) relatent que les organismes communautaires jouent un rôle déterminant en termes de résilience des quartiers et dans la construction de quartiers dynamiques. Il y a, par ailleurs, dans la littérature scientifique, une abondance de ressources qui mettent l'accent sur le rôle des organisations communautaires dans la reconstruction des communautés par le réaménagement des friches industrielles (Davis & Margolis 1977, Foreman 1998, Wong 1999, Brachman 2003, cité par Karaoglu, 2004). Leur rôle se définit comme celui de facilitateur et médiateur entre les résidents individuels, le

---

<sup>12</sup> La High Line couvre deux « Community Board District Manhattan », le 2 et le 4, qui ne sont autres que des instances constituées de résidents bénévoles, nommés et consultés dans les différents districts, et cela pour chacun des cinq arrondissements de NYC.



gouvernement et les promoteurs, voire de « synthétiseur des préoccupations des citoyens » (Ganuza, cité par Nez, 2013).

Hum (2010, p. 462) indique que les organisations à but non lucratif fournissent des ressources de compétences organisationnelles et des réseaux professionnels auxquels une communauté n'a souvent pas accès par elle-même. En d'autres termes, ces organisations à but non lucratif peuvent fournir des ressources concernant « *money, access to expertise, effective organization, and media coverage* » que Fainstein (2000 p. 461) propose comme étant les outils nécessaires à la participation efficace des citoyens.

Si ces ressources sont disponibles, la communauté aura une meilleure chance d'être outillée, comprise, et, surtout, prise en compte dans les projets urbains locaux (Fainstein, 2000, p. 461 ; Hum 2010, p. 462). Cet apport et ces savoirs peuvent ainsi être mis à contribution pour assurer la réussite du projet. Nez intitulera cela « l'expertise associative » ou encore la « technicité des associations » (Nez, 2013).

Selon ces compétences, ils peuvent développer une forme d'expertise technique au point d'être reconnus comme des partenaires des pouvoirs publics locaux et des interlocuteurs valables des intérêts, des besoins et des demandes présentes chez les citoyens (Font et Blanco, 2002, cité par Nez, 2013).

Ces organisations communautaires peuvent alors se structurer et développer des relations externes, en établissant notamment des partenariats avec les responsables de la ville. Ils peuvent servir d'intermédiaire entre les organismes, les résidents et les planificateurs voire renforcer la participation des habitants (Hum 2010, p. 462). Selon Nez, cela s'établit par une négociation directe entre les représentants associatifs et politiques (2013).

Il apparaît ainsi que les organisations à but non lucratif facilitent la participation des habitants dans les projets de revitalisation urbaine et améliorent la manière dont les planificateurs, les responsables gouvernementaux et les résidents interagissent pour créer des espaces publics ouverts pour toute la communauté. Il est d'ailleurs recommandé par l'EPA d'établir des voies de financement direct pour permettre aux organisations communautaires ou d'autres

organismes sans but lucratif d'initier et mettre en œuvre des projets de friches industrielles. Dans ce cas, un niveau minimal de participation de la communauté est attendu.

La reconnaissance progressive de leur capacité de représentation des intérêts de la population aboutit à la mise en place d'institutions participatives sur une base associative, qui convertissent ces associations en principales interlocutrices des pouvoirs publics (Nez, 2013).

Selon Senécal et coll. (2008 cité par Cloutier et Sacco, 2012), l'institutionnalisation du rôle des groupes communautaires contribue à renforcer la mobilisation des acteurs locaux, à développer leur capacité à se positionner sur les projets urbains et à faire d'eux des agents de développement local, voire des acteurs légitimes de la prise de décision locale<sup>13</sup>. Mais, selon Fortier (2009), cela ne sera effectif (entendu que ces organisations aient une influence sur les politiques publiques locales) que si « le développement économique se sensibilise aux questions sociales ». Cet objectif d'intégration n'est pas sans heurts, car une fois de plus, la pluralité des acteurs, des visions et des intérêts est complexe (Cloutier, 2009).

En effet, si les organismes communautaires peuvent théoriquement encourager les individus à participer au processus de planification, ils doivent également faire face à diverses pressions. Cela, car les réalités économiques (par exemple, l'augmentation de la valeur foncière), les réalités politiques (par exemple le contexte des relations politiques), et les réalités sociales (par exemple, le manque de ressources des communautés) peuvent être des facteurs inhibants pour leurs actions (Spiess, 2008).

Autrement et selon Nez, qui fait la distinction entre citoyens organisés et non organisés, il existe des tensions voire des conflits dans la « sphère citoyenne » au regard de ces organisations (entendu dans la légitimité à représenter les intérêts de la population dans son entièreté, l'intérêt global des habitants).

---

<sup>13</sup> Entendu qu'il est plus facile pour les gouvernements locaux « de dialoguer avec des groupes organisés qu'avec des citoyens qui ne peuvent représenter qu'eux-mêmes et qui, dans la plupart des cas, sont mal informés » (Font et Blanco, 2002, cité par Nez, 2013).

Ces conflits de légitimité entre citoyens organisés et non organisés, qui traduisent des enjeux de pouvoir, sont à l'origine d'un débat tant sur la conception de la représentation et de l'intérêt général, que sur la compétence politique des citoyens (Nez, 2013).

Car même s'il s'agit d'organisations qui défendent le cadre de vie et l'intérêt général (en contradiction avec l'intérêt collectif qui est la somme des intérêts individuels), il n'en reste pas moins qu'elles reposent sur une participation exclusive des représentants associatifs<sup>14</sup> comme une « imitation du comportement politique qui reste au pouvoir ». Il s'agit selon l'auteure d'une limite en matière de représentativité voire d'une limite de la démocratie associative qui pourrait être palliée en associant les citoyens « non organisés »/« non spécialisés » à l'élaboration des politiques publiques locales (avec des « réunions publiques ouvertes à tous » par exemple).

Cela fait notamment écho à DiMaggio, qui relate que certains groupes de population peuvent être exclus des organismes à but non lucratif pris en main par des « élites urbaines » (1990, p. 140). Selon DiMaggio (1990, p. 140), ces élites peuvent intentionnellement ou non marginaliser les communautés sans pouvoir ou autrement dit *disempowered*<sup>15</sup>, dans une tentative de maintenir une forme de solidarité de la classe supérieure.

#### 1.4 La voie de la communauté dans les projets de reconversion des friches

Selon l'EPA (2009 a) et Shutkin & Mares (2000) mobiliser les citoyens locaux se révèle ainsi fondamental dans ce processus pour veiller à ce que les visions et les stratégies soient adaptées aux besoins de la communauté et profitera aux résidents existants. Autant dire que la réussite ou l'échec d'un projet de reconversion d'une friche industrielle est déterminé par les parties prenantes du projet, issues des secteurs privés et publics, capables d'aborder tous les aspects du processus de reconversion (EPA, 2013). Comme Bartsch & Collaton (1996)

---

<sup>14</sup> « [Qui] soulignent ainsi l'incompétence des citoyens non organisés, en reprochant au savoir d'usage individuel sa faible qualité et son incapacité à s'intégrer dans un discours public, comme sa fragmentation et son caractère éminemment privé qui l'éloigneraient de l'idéal de l'intérêt général » (Ganuza, Nez, 2013, cite par Nez, 2013).

<sup>15</sup> Sous-entendu antonyme de la notion d'empowerment (Toomey, 2009) que nous aborderons plus tard.

l'affirmant, ne pas ouvrir le dialogue avec la communauté retarde non seulement le nettoyage, mais aussi le réaménagement et peut se manifester sous la forme de revendications<sup>16</sup> (entendu que la participation peut éliminer quelques imprévus dans le processus d'approbation et de développement).

*Therefore, a shift was proposed towards a more collaborative and participative planning approach. Among others, Forester (1989), Healey (1992, 1996, 1998) and Innes (1996, 1998, 1999) emphasized the need for increasing the role of communication, collaboration and interaction in planning practices, aiming for better consensus in development processes (Glumac et al. 2010).*

Plusieurs approches pour mettre en œuvre des projets de réaménagement des friches industrielles, visent à prendre en compte les principales composantes économiques, politiques, mais aussi sociales, qui interviennent dans les projets. Elles mettent alors l'emphasis sur le processus de participation des habitants, la constitution d'un « espace » de négociation, de concertation des décisions et dans la gouvernance des processus<sup>17</sup> au service de la recherche d'accords entre les parties, de solution qui satisfassent les intérêts en présence (Thévoz et Dekkil, 2009).

Dans le contexte des États-Unis, une collaboration entre les autorités locales, la communauté, les parties prenantes à but lucratif et à but non lucratif est donc nécessaire pour créer et mettre en œuvre une vision pour le quartier dans son ensemble, où la réhabilitation des sites urbains contaminés réhabilitables joue un rôle important (Greenberg et coll., 2000). Dylewski (2001), considère aussi qu'un élément clé pour qu'une initiative soit couronnée de succès, mais qui est souvent négligé, est

---

<sup>16</sup> Ces revendications sont diverses : impacts sur l'environnement, atteinte à la qualité de vie, détérioration du paysage, conflits d'usage du territoire, respect de bonnes pratiques de gestion du projet par les acteurs impliqués, mais aussi défense d'une autre vision de l'intérêt collectif, du développement économique, de l'utilisation des fonds publics, etc. Wolsink (2010, cité par Carbonneau, 2014) ajoute à cette liste : l'esthétisme, le patrimoine, une mauvaise interface avec les usagers, une menace d'embourgeoisement et finalement la dégradation des espaces naturels et publics.

<sup>17</sup> « [...] Active phase of conflict resolution when people generate many options, brainstorming ideas, give and take, and attempt to get their mutual's goals met » (Wilmot et Hocker, 2001 p. 211, cité par CEAT, 2009).

de faire participer les membres de la communauté directement touchés par le réaménagement (Gill et coll., 2012).

Selon Knapp (2008), une étude réalisée auprès de 158 promoteurs de friches industrielles aux États-Unis met en exergue que le soutien de la « communauté » est l'indicateur le plus fréquemment cité dans le succès d'un projet (Lange et McNeil 2004 : 103 cité par Knapp, 2008). Les promoteurs ont ainsi pris conscience de l'importance de rassembler la communauté dans les discussions de planification, car la négociation avec les représentants de la communauté peut être un bon moyen de gagner le soutien de la communauté et de les aider à poursuivre leurs projets. De Sousa (2000) insiste même sur le fait que l'inclusion de membres de la communauté dans les premiers stades de réaménagement des friches industrielles produit de meilleurs résultats. Selon Gill et coll. (2012) en parlant des espaces verts :

[...] puisque ces projets sont davantage favorisés par les résidents, leur acceptation par la communauté, un acteur clé dans la réussite des projets de réhabilitation, peut-être plus facile (Lange et McNeil, 2004 a, cité par Gill et coll. 2012).

La politique adoptée devrait ainsi être représentative des désirs des communautés en raison de l'inclusion initiale des citoyens dans les phases préliminaires de planification des projets publics urbains. Il est également souhaité d'établir une « vision commune<sup>18</sup> » qui peut aussi encourager la population locale à offrir son soutien à un projet de réaménagement de friches. Cette collaboration entre le secteur public, privé et la population est alors vue comme une condition essentielle au succès d'un projet.

*Preserving and strengthening the features that make a place special maintains what existing residents value about their homes, attracts new residents and visitors, and spurs economic development that is grounded in community identity. Land use planning processes often begin with visioning exercises where residents identify the aspects of their neighborhood that they like, including public spaces, long-standing institutions, and local traditions (EPA, 2013).*

---

<sup>18</sup> « *Developing a workable community vision* » (Bartsch, 2003).



En outre, pour veiller à la qualité de vie des gens dans une zone spécifique, il est impératif de trouver un équilibre durable entre les besoins sociaux et économiques des populations et la capacité des ressources naturelles dans leur environnement (Schlebusch, 2015). Dans ce processus de reconversion, il y a donc une réelle fonction de médiation et de négociation à développer entre les acteurs pour favoriser l'instrumentalisation d'une friche qui pouvait être jusque-là « subie » (Ambrosino et Andres 2008, p. 38 ; Andres et Janin 2008, p. 64).

Au regard de ces enjeux, la reconversion des friches industrielles paraît *de facto* complexe de par sa « force intégrative<sup>19</sup> » (qui peut intégrer les intérêts et les capacités des résidents locaux comme parties prenantes de la société civile).

*Such place-related strategies are also embedded in the overall concept of sustainable district and urban development (Deakin et al. 2002). [...] The approach of moderated place-making projects offers the possibility to develop brownfields in a way which connects the aspects ecology, economy, social stability and culture (Franz et al. 2008, 317).*

Car, comme le mentionnent Sénécal et Saint-Laurent en 1999, la reconversion comporte des enjeux majeurs voire des risques :

[...] que sont le maintien de la mixité fonctionnelle des terrains jouxtant les zones industrielles et encadrées dans les anciens quartiers ouvriers, l'accessibilité des espaces verts, la prise en compte des besoins des résidents, le choix entre des approches horticoles ou écologiques (cité par Dusmesnil et Ouellet, 2002).

Et c'est sans compter que cette mise en valeur des friches, décrite comme une « mutation radicale et du développement de valeurs totalement nouvelles » par Benali (2012) peuvent être associés à un phénomène de gentrification à l'échelle du quartier, car ces zones en friches sont considérées comme des « toiles blanches », prête à être rajeunies, embellies au

---

<sup>19</sup> « Force qui est complémentaire au lieu, l'on peut reconnaître à travers le territoire une capacité à édicter des règles explicites ou implicites afin d'organiser l'espace et les comportements voire même d'accroître la perspective commune » (Hanin, 2004).

nom du développement économique. Si la gentrification participe à ce mouvement de revitalisation, elle entraîne également une recomposition de la division sociale de l'espace urbain. Pour Butler, (2003, cité par Clerval, 2010) cela se passe à différentes échelles spatiales et temporelles.

Dans le cas des friches reconverties en espace vert, elles peuvent devenir la représentation même d'une « éco-gentrification<sup>20</sup> » dans les constructions idéologiques élaborées (Dooling, 2009). Il semble alors opportun de comprendre finalement comment introduire au mieux la nature dans la ville sans qu'une spéculation foncière à l'égard de projets de verdissement vienne changer le caractère socio-économique du quartier. Ce phénomène, appelé « *just-green-enough approach* » est tiré d'une étude menée par Hamilton et Curran (2012). Celle-ci relate de la nécessité des alliances stratégiques pour contester la gentrification en sécurisant les commodités et les avantages environnementaux qui sont de plus en plus liés au redéveloppement à haut revenu à New York.

Tous ces impacts se traduisent par des hausses de valeur des propriétés avoisinantes. Ces hausses sont causées par la capitalisation des externalités positives dans les valeurs foncières. Elles sont plus élevées lorsque les projets de réhabilitation sont résidentiels ou qu'ils comportent des espaces verts, mais les effets positifs demeurent les mêmes pour des projets industriels ou commerciaux (Gill et coll. 2012).

En outre et selon Dumesnil et Ouellet, (2002), la simple utilisation d'un site ne veut pas dire qu'il est un exemple à citer, ou à reproduire. Il n'est pas non plus question de s'en tenir uniquement à un bilan économique du projet pour considérer la réussite du projet de reconversion. Il est en effet nécessaire de compléter ce bilan par la mesure de son impact sur le plan environnemental et social. Il s'agit autrement de comprendre comment concilier les intérêts privés et publics afin de favoriser un urbanisme soucieux de l'environnement immédiat.

---

<sup>20</sup> « Défini comme la mise en œuvre d'un programme d'aménagement de l'environnement relatif aux espaces verts publics qui conduit au déplacement ou à l'exclusion des populations les plus vulnérables sur le plan économique (les sans-abri) tout en respectant une éthique environnementale » (Dooling, 2009).

Car si l'originalité de la reconversion des friches s'appuie souvent sur des initiatives directement issues des préoccupations de terrain et est portée par les divers acteurs locaux (Dumesnil et Ouellet, 2002), il n'est pas garanti pour autant que ce nouvel espace saura répondre adéquatement aux besoins des communautés riveraines. Cela reflète encore une fois toute la complexité de la démarche et la friche industrielle constitue un environnement intéressant pour comprendre le processus du changement dans la pratique de la planification urbaine concernant la portée et l'ampleur et l'évolution du rôle privé et des engagements publics.

Nous avons traité dans ce premier chapitre de la reconversion des friches industrielles en milieu urbain. Nous avons ainsi mis en exergue que la reconversion des friches *ad hoc* devrait considérer les préoccupations de terrain au regard de son effet de levier pour le développement local. Cette condition *sine qua non* ne sera en effet possible que si le secteur public, privé et la population collaborent, car chacun des acteurs définit ces propres caractéristiques et perçoit les informations d'un district urbain d'une manière distincte, qui conduit facilement à différentes actions de décision (Heurkens, 2008 ; Loon et Wilms 2006, cité par Glumac et coll., 2010). Voyons maintenant les modalités des processus de reconversion des friches ferroviaires en espace vert public ancré dans les communautés locales sur lequel porte spécifiquement notre sujet de recherche.



## CHAPITRE II : LA RECONVERSION DES FRICHES EN ESPACE PUBLIC VERT PUBLIC ET LA STRATÉGIE DU PLACEMAKING

L'approche préconisée pour la voie ferrée aérienne à New York est une approche de réhabilitation fonctionnelle, qui a pour objectif de construire un nouvel espace public et de la fonder sur une mise en valeur du patrimoine ferroviaire du site. Ce double objectif vise à créer de nouveaux usages sociaux de cet espace. La reconversion de telles voies ferrées désaffectées en milieu urbain a suscité l'imagination des planificateurs, des concepteurs et des citoyens dans de nombreuses villes. Les stratégies relatives à la création de parcs linéaires sur ces structures ont connu un certain succès. Selon David et Hammond (2001, cité par Heathcott, 2013) l'adoption la plus complète de cette stratégie à ce jour est bien la High Line à New York. En conséquence de quoi, d'autres villes entrevoient dans leurs infrastructures de transit en rebut, un potentiel de reconversion en exploitant les caractéristiques structurelles d'origine<sup>21</sup>. Nous pouvons par ailleurs citer quelques exemples de projets qui sont en cours de réalisation tels que le Reading Viaduct Project<sup>22</sup> de Philadelphie, ou achevés comme le Bloomingdale Trail<sup>23</sup> aussi appelé « The 606<sup>24</sup> » à Chicago.

Ainsi, et comme nous pourrions le voir avec plus de détails dans le chapitre suivant, la High Line peut être catégorisée comme un espace vert, ouvert et semi-public dans la mesure où il est offert à la population urbaine, et qu'il a un usage régit par des règles de libre accès et de libre circulation avec des restrictions en termes d'horaires et de comportements acceptés. Selon Jacobs (1961), la condition essentielle de la fonction d'un espace public est sa fréquentation et celle-ci est tributaire de l'intérêt qu'elle peut avoir pour la population urbaine.

---

<sup>21</sup> Au moins 60 projets réalisés ou en cours de réalisation selon un article du CityLab 14 janvier 2016 (Byrnes, 2016)

<sup>22</sup> Reading viaduct project, 2013

<sup>23</sup> Bloomingdale trail, 2016

<sup>24</sup> The 606, 2016

Dans cette catégorie d'espace spécialisé (en contradiction à l'espace banal) qui comprend des interactions constantes et différents flux de mobilité des piétons, la High Line est réservée à un usage particulier, affecté essentiellement à des fins récréotouristiques (du fait de la présence de mobilier urbain, de végétation et de jeux qui fait de ce parc un lieu de rencontre et de détente) qui permet d'assurer des objectifs primaires tels que la création de liens sociaux ou la sécurité des usagers et il offre dans le même temps la possibilité pour d'autres fonctions de s'installer comme des activités commerciales et symboliques.

## 2.1 Produire de nouveaux espaces publics verts : des enjeux de qualité de vie et de santé

Dumesnil et Ouellet (2002) soulignent qu'une importante partie des reconversions de sites industriels en milieu urbain se font au profit de projets résidentiels, de loisirs et récréotouristique et que ces stratégies amènent également la création de nouveaux espaces verts sur les sites reconvertis.

Le remplacement de la fonction industrielle amène souvent la création d'espaces verts publics ou semi-publics qui vise à renforcer la mixité sociale des quartiers touchés (Dumesnil et Ouellet, 2002).

Dans ce contexte, Swickard (2008, p. 126) constate que, quel que soit le type d'espace vert (parcs, jardins communautaires, espaces publics), leur présence améliorera l'apparence et la qualité de vie du quartier et permet, selon Gill et coll. (2012), « de rapprocher les gens, de promouvoir la santé et le bien-être en offrant une qualité paysagère, historique et pittoresque ». En effet, les avantages d'espaces verts en milieu urbain pour la santé et le bien-être sont de plus en plus documentés.

*Much of this literature focuses on the potential of natural environments to promote physical well-being through opportunities for physical activity; mental well-being through attention restoration, stress reduction, and the evocation of positive emotions; and social well-being through social integration, social engagement and participation (Dinnie et al., 2013).*

Selon un rapport de l'EPA, les espaces verts à toutes les échelles offrent des possibilités d'activités physiques, d'engagement social, et de répit mental (EPA, 2013). Ces espaces naturels et cultivés fournissent un habitat pour la faune et servent d'importantes fonctions biologiques qui purifient l'air et l'eau, abaissent la température de l'air ambiante, et absorbent l'eau de pluie pour réduire les inondations dans les régions développées. L'infrastructure verte peut également fournir des lieux de loisirs et rendre les rues, les espaces publics et les bâtiments plus attrayants et plus agréables. C'est ainsi que la friche se révèle être une source de bénéfices tant écologiques que sociaux pour les villes (Robinson et Lundholm, 2012, Dinnie et coll. 2013).

La littérature scientifique abonde dans ce sens. La proximité d'un parc est ainsi valorisée dans la mesure où elle offre des opportunités récréatives pour les résidents adjacents, que ces espaces sont synonymes d'amélioration du milieu de vie et qu'ils contribuent à la qualité de vie des citoyens (Tyrväinen et coll. 2007). Les impacts de ces espaces naturels sur la santé physique et mentale sont ainsi associés à la promotion du bien-être (Dinnie et coll. 2013), qui peuvent se traduire par un sentiment d'éloignement de la ville qui diminue l'état de stress associé (Schipperijn, Ekholm et coll. (2010) et par Tyrväinen et coll. (2007). Cela rejoint notamment le concept du Shinrin-Yoku (littéralement « bain de forêt ») et les études de Tsunetsugu et coll. :

*Consequently, living in our modern «artificial» society is inherently stressful. Given this background, it should be natural for humans to feel a sense of comfort or affinity with the natural environment (Tsunetsugu et al., 2010)*

Selon une étude menée par Dinnie et coll. (2013), il est également question pour les espaces verts de faciliter les interactions sociales. Cela implique la présence ou non d'autres usagers et une forme d'engagement par l'utilisateur avec l'espace public. Ces derniers éléments sont attribuables aux qualités inhérentes du lieu.

*The finding that social interaction and social cooperation are predominant features of greenspace use raises a key question about how much of the well-being effects of greenspace can be attributed to the inherent qualities of being in a particular site, and*

*how much to the contrast of that space with the everyday, and the promise of « escape » and « restoration », and in turn issues of escape / restoration from what?* (Dinnie et al. (2013).

En outre, l'engagement de la communauté à l'égard d'un espace favorise son appropriation et conditionne la façon dont les usages construisent matériellement et socialement leur expérience dans les espaces verts (Dinnie et coll. 2013). La littérature scientifique démontre ainsi que les projets verts peuvent fournir un lieu de rassemblement et de socialisation, qui à son tour crée des réseaux communautaires pour les utilisateurs d'espaces verts (Burrage 2011, p. 17 ; De Sousa 2006, p. 593).

Des dimensions et facteurs culturels, historiques ou patrimoniaux peuvent également être intégrés à ces stratégies de constitution de nouveaux espaces verts (Tyrväinen et coll. 2007). La valeur patrimoniale de certains sites peut ainsi être considérée comme une ressource, un héritage historique qui sera un gage de qualité, une manière de revaloriser le passé et d'attractivité selon Dorel-Ferré (1998).

Dans cette perspective d'urbanisme durable :

[...] on défend l'idéal d'une ville dense et compacte, soucieuse d'assurer la valorisation et la réutilisation de son patrimoine ainsi qu'une mixité fonctionnelle et sociale, proposant des modes de déplacement propres et un environnement de qualité, notamment par la réalisation d'espaces publics végétalisés (Benali, 2012).

## 2.2 Le *placemaking* au service de la création des nouveaux espaces publics

Les friches industrielles sont généralement situées dans des quartiers anciens dégradés, économiquement défavorisés (Herbele et Wernsted, 2006, Howland, 2007) où sont parfois présentes des minorités (De Sousa, 2006a ; Davis & Margolis 1997 ; Garson 1997 ; Shutkin 2000). Les résidents qui vivent dans ces quartiers se sentent davantage privés de leurs droits, sans voix, et une baisse de la qualité de vie est perçue (Howland, 2007 ; Domon et coll. 2005, p. 308). Au regard de ces problématiques, fournir des options récréatives au

service de la communauté, en particulier des minorités résidentes à faible revenu sont alors un enjeu important.

Le nettoyage et la revitalisation des friches industrielles en espaces verts sont alors une stratégie cohérente, opportune et appropriée à ces enjeux et peuvent ainsi bénéficier à la communauté adjacente au site, et plus globalement à l'ensemble de la population (De Sousa, 2002). Cela implique notamment d'améliorer l'image du quartier d'habitation par la diminution du sentiment d'insécurité lié à ces espaces délaissés et d'éliminer les stigmates sociaux négatifs associés aux communautés avoisinantes (De Sousa, 2000, 2001, 2006 b). En outre, le réaménagement de ces espaces en espaces verts publics peut devenir le support des dynamiques sociales, jusqu'à devenir des facteurs forts de cohésion sociale, de sécurité et de sentiments d'appartenance socioculturelle des habitants (Kuo et coll. 1998, cité par Manusset, 2012).

Dans ce contexte, le concept de *placemaking* (littéralement « fabrication d'espace » en anglais) prend un sens tout à fait particulier. Le concept renvoie à un type de pratique de planification relevant des principes du développement durable et qui vise à créer des espaces attrayants, dans l'environnement bâti, basé avant tout sur les besoins de la communauté qui en a l'usage (PPS, 2016 a). Le *placemaking* est donc une démarche collective qui permet d'identifier des sites dans le réseau urbain afin d'améliorer la qualité de vie de la communauté locale et de créer à la fois des lieux voire des quartiers uniques distinctifs, mais aussi de proposer ainsi des endroits attrayants pour les visiteurs.

*Placemaking is about inclusion and shared community ownership. It is about increasing "quality of life," not removing public life. It is the process by which a community defines its own priorities, not someone else's (Kahne for PPS, 2015).*

Ainsi le *placemaking* peut être défini comme un outil ou une méthode de planification qui peuvent réunir des gens, des citoyens, des usages de différentes origines ou milieux, et créer ainsi une petite communauté interconnectée, au milieu d'un réseau urbain fragmenté (Franz,



Güles et Prey 2008, 316). Ceci est particulièrement important dans les quartiers où l'on recense des terrains industriels, commerciaux et privés ou des infrastructures qui créent une importante césure urbaine (qui contribuent à l'enclavement de certains quartiers et que Sénécal et Saint-Laurent, 2009 identifient comme « de larges cicatrices<sup>25</sup> »). Le *placemaking*, considéré alors comme une méthode de travail pour la planification urbaine « vivante », peut permettre d'identifier collectivement, les possibilités de conversion de terrains inutilisés ou vacants dans les espaces urbains centraux. Il s'agit ensuite d'inviter les communautés à réinventer les espaces publics. Ce concept peut donc sous-tendre la planification urbaine, notamment les étapes de la conception, mais aussi la gestion à long terme du projet commun.

À l'origine du *placemaking*, nous pouvons citer les écrits de Whyte, sociologue, urbaniste et journaliste américain (PPS, 2016b). Le point de vue de Whyte sur la vie sociale des espaces publics sur le pouvoir de l'observation rejoint largement la plaidoirie de Jacobs dans les années 1960-1970. Selon Whyte, les lieux physiques facilitent l'engagement civique et les interactions communautaires. De plus, cette vie sociale dans l'espace public contribue fondamentalement à la qualité de vie des individus ou de la société dans son ensemble (PPS, 2016b). Enfin, Whyte « soutenait les citoyens dans la mise en place des projets de revitalisation des quartiers » (Marcotte, 2013). Plus qu'une approche, le *placemaking* est devenu un mouvement qui se base sur les forces et les idées de la communauté locale dans son milieu immédiat pour des projets inclusifs (Marcotte, 2013).

*It belongs to anyone and everyone who is sincere about creating great places, and who understands how a strong sense of place can influence the physical, social,*

---

<sup>25</sup> Selon Jacobs (1961) et son chapitre « *the curse of border vacums* », les usages uniques massifs et continus créent des frontières qui s'avèrent redoutables pour le milieu urbain environnant. À son avis, « les cas les moins désespérés sont ceux des frontières dont l'emprise pourrait être aménagée de façon plus constructive ». Lynch (cité par Jane Jacobs, 1961) avec « L'Image de la Cité » : considérait qu'« une limite peut être autre chose qu'une barrière qui domine les alentours, si on peut voir à travers ou la franchir facilement, et si elle est en quelque sorte imbriquée dans les zones qui la borde. Elle devient alors semblable à la couture d'un vêtement, elle n'est plus une barrière, mais un lieu d'échanges entre des zones cousues ensemble » d'un point de vue visuel et esthétique. Jane Jacobs (1961), envisage des « coutures » plutôt que des lignes de démarcation si les fonctions à l'usage du public sont bien disposées et visibles pour le public. Le tout conjugué à des forces antagonistes par l'utilisation en plus grand nombre des « éléments qui entrent dans la composition d'une cité pour fabriquer du territoire où règnent la vie et la diversité des fonctions là où c'est nécessaire, et en utiliser le moins possible lorsque cela ne sert à rien ».



*emotional, and ecological health of individuals and communities everywhere* (PPS, 2016a).

L'organisation à but non lucratif Project for Public Spaces aux États-Unis définit le *placemaking* comme un processus de collaboration par lequel la place publique peut être façonnée pour maximiser la « valeur partagée » et le sentiment d'appartenance (PPS, 2016a).

*More than just promoting better urban design, placemaking facilitates creative patterns of use, paying particular attention to the physical, cultural, and social identities that define a place and support its ongoing evolution* (PPS, 2016a).

L'objectif rudimentaire du *placemaking* est ainsi de découvrir les besoins et les ambitions de la communauté locale en observant, en écoutant et en communiquant avec elle pour concevoir et mettre en œuvre une stratégie qui répond efficacement à ces préoccupations<sup>26</sup>. Ainsi, le *placemaking*, comme une approche engendrée par la communauté, pour la communauté, peut être facilité par les planificateurs et les experts, et prendre forme dans la pratique à travers une planification intégrée d'aménagement du territoire, qui transformera la communauté et son environnement progressivement avec de bonnes conditions de vie.

*An effective placemaking process capitalizes on a local community's assets, inspiration, and potential, ultimately creating good public spaces that promote people's health, happiness, and wellbeing* (PPS, 2016a).

En outre, cette approche qui tend à améliorer le caractère et l'identité de la ville améliore également la qualité de vie de la communauté (Baycan-Levent, Vreeker et Nijkamp 2009, p. 199 ; De Sousa 2006a, p. 596). De plus et selon De Sousa (2006a, 597) et Gill et coll. (2012), les communautés qui sont perçues comme ayant une grande qualité de vie attirent les gens (qui choisissent de vivre à proximité d'elles), les commerces, tout comme les entreprises (qui choisissent alors d'investir auprès d'elles). Cela peut par ailleurs nécessiter une approche plus large de la revitalisation communautaire et un cadre réglementaire adapté pour l'utilisation

---

<sup>26</sup> Entendu que la communauté devient la première source d'information pour créer un lieu de vie (Placemaking Chicago, 2008)

des terres (pour accueillir des espaces ouverts et verts) comme nous l'avons abordé précédemment. Tout en considérant que ces quartiers revitalisés pourront attirer plus de résidents, créer des emplois, apporter des avantages fiscaux (capter des valeurs foncières dans les impôts locaux), et qui plus est, attirer des visiteurs.

Ce chapitre nous a permis d'aborder la question des espaces verts et de la stratégie du *placemaking*. Il nous éclaire autrement sur les intérêts escomptés à la création d'espaces verts à proximité de l'environnement bâti. Il en ressort que les espaces verts en milieu urbain contribuent à la qualité de vie des citoyens (fonctions principales : écologiques, esthétiques et sociales) et que ce capital vert est également considéré comme un facteur de croissance au service de l'économie. Ainsi, avec une stratégie cohérente, opportune et appropriée telle que le *placemaking*, les planificateurs peuvent instrumentaliser les friches en les requalifiant en espace public vert, pour renforcer l'identité d'un quartier (en collaboration avec les communautés) et finalement, l'attractivité globale de la ville. Notre champ d'étude ainsi défini nous permet maintenant de présenter notre problématique.

## CHAPITRE III PROBLÉMATIQUE : RECONVERSION DE LA HIGH LINE, DE LA VOIE FERRÉE AUX VOIES DE LA COMMUNAUTÉ

Notre recherche examine la planification participative pilotée par une organisation communautaire et ses impacts sur la communauté dans le contexte d'un voisinage en mutation. Il va s'agir à présent de définir notre question générale afin d'établir un bilan critique des impacts sociaux de cette reconversion aux regards des efforts d'engagement de la communauté riveraine au site. Ce chapitre utilise le fruit des réflexions livrées dans les deux premiers chapitres pour construire notre problématique de recherche. Mais tout d'abord, revenons sur le projet de la High Line.

### 3.1 La reconversion de la High Line : le projet

La High Line était autrefois considérée comme un vestige inesthétique du passé industriel de la Ville de New York (Tesoriere et Lecardane, 2015). Des promoteurs immobiliers avaient été consultés dans les années 1990 par la Ville, et ils l'identifiaient comme une entrave au développement économique potentiel pour le quartier, alors que la plupart de résidents de West Chelsea prêtaient peu d'attention à la structure de métal massif dans ce paysage urbain industriel qui s'inscrivait dans leur espace du quotidien (FHL website, 2012). Cependant, une fois les discussions engagées à propos de la démolition de la High Line entre un groupe de propriétaires de Chelsea cherchant à développer l'immobilier en dessous de la voie ferrée et l'ancienne administration de New York Giuliani (qui a signé un ordre de démolition en 2001), deux résidents de la communauté du West Chelsea, Robert Hammond et Joshua David, ont créé une organisation à but non lucratif local nommée « The Friends of the High Line » (que nous nommerons par la suite par cet acronyme FHL). Hammond et David ont fondé cette organisation afin de sauver une pièce fascinante de l'histoire industrielle de New York.

Il leur aura ainsi fallu 10 ans pour courtiser la ville et les fonctionnaires, réaliser de multiples collectes de fonds, faire des demandes de permis, mener des études de faisabilité

exhaustives, pour prouver que la voie de chemin de fer devrait et pourrait être convertie en espace public ouvert et conduire la nouvelle administration Bloomberg à annuler l'ordre de démolition.

Les FHL ont ainsi protégé la voie de chemin de fer de la démolition et contribué à assainir la High Line et à la transformer en un parc public prospère. De plus, selon David (2002), il ne s'agissait pas seulement d'augmenter les recettes fiscales de la Ville de New York, mais aussi d'enrichir financièrement la communauté de West Chelsea. C'est ainsi que l'organisme à but non lucratif FHL est aujourd'hui reconnu pour avoir revitalisé le quartier de West Chelsea. Il est également reconnu pour les efforts accomplis pour réaliser un parc, initié par la communauté locale. Par ailleurs, la Fondation Rockefeller a accordé « The Jane Jacobs Medal » à Hammond et David comme un moyen de reconnaître leur création innovante d'une ville « *more diverse, dynamic, and equitable* » (Taylor, 2010). En raison de cette rétroaction positive, les cofondateurs Hammond et David, vont jusqu'à définir la High Line comme étant un projet essentiellement généré par la communauté ou autrement ascendant dit du « *bottom-up* » (David et Hammond, 2011, p. 127).

La High Line semble ainsi constituer un exemple abouti d'un dispositif de planification urbaine intégrée de type *placemaking* ou endogène. Cette voie de chemin de fer, dont on a renouvelé l'usage est par ailleurs tellement médiatisé qu'elle contribue à renforcer l'image collective touristique de la Ville de New York. Il semble que nous pouvons largement qualifier cet espace d'attractif, dans la mesure où il attire un public large et compte tenu des 6 millions de visiteurs par an, dont un tiers seraient des New Yorkais (Ozgur Gungor, 2015). Mais, au-delà de cette notoriété, il semble nécessaire de comprendre comment l'organisme à but non lucratif s'est impliqué dans la reconversion de la High Line, quelle influence à t'il eut sur le projet et quel rôle a-t-il joué. Il est question de déterminer dans un premier temps, s'il a eu un rôle de facilitateur ou de médiateur, et dans un deuxième temps si les processus engagés étaient fondés sur le *placemaking*.

### 3.2 Une reconversion fondée sur le *placemaking* ?

Selon Ouroussoff (2004), ancien critique d'architecture pour le New York Times, la High Line est un projet véritablement initié par la communauté. Plus particulièrement, il a salué la conception finale du parc comme la représentation « d'une véritable sensibilité à la sphère publique » et a félicité l'organisme pour la création d'un espace urbain qui a servi le public de New York et pris en compte les valeurs de la communauté de West Chelsea. L'idée a été corroborée par Casey Jones (2015a), Malcolm Gladwell (2014) et Jerilyn Perine (2016), qui parlent du projet comme un exemple à l'échelle nationale d'une planification publique qui avait répondu avec succès aux besoins du secteur public et privé. Ainsi, à la question si la High Line est un modèle pour d'autres villes, si elle peut ou devait être considérée comme un exemple reproductible à l'intersection des intérêts publics et privés dans le développement d'un équipement public, il semble qu'aucun consensus n'a été trouvé par les panélistes présents lors d'un débat organisé par l'université CUNY au Graduate Center en décembre 2010 (Jain, 2010). Il paraît autrement important de comprendre, malgré les nombreux efforts couronnés de succès pour engager la communauté, si ce scénario de revitalisation post-industriel a vraiment été alimenté par des processus participatifs inclusifs, qui ont réussi à concilier les intérêts des divers acteurs impliqués dans un idéal commun.

### 3.3 Question générale de recherche

Notre recherche vise à rendre compte et à analyser les processus participatifs qui ont soutenu la reconversion d'une friche industrielle dans un quartier urbain central, ici avec la High Line dans le quartier de West Chelsea à New York. Notre ambition est d'analyser le lien entre les processus participatifs à l'œuvre et le succès actuel de ce projet urbain en termes d'impacts sur la population riveraine. Nous souhaitons soulever la question spécifique de l'inclusion de la communauté dans le processus de reconversion de la High Line ou comment les acteurs ont construit l'objet High Line, quels ont été les rapports de force, les stratégies mises en œuvre et les impacts sur le contenu du projet dans ce contexte.



Pour cela, nous proposons d'analyser des aspects importants de ce projet, soit le processus collaboratif qui a sous-tendu la production du parti d'aménagement et le rôle de la communauté. De plus, et dans une moindre mesure, nous explorerons le niveau d'appropriation du projet de réaménagement par la communauté riveraine.

Ainsi notre question de recherche est la suivante : dans quelle mesure la reconversion de la High Line relève-t-elle d'une approche de type « *placemaking* » et comment répond-elle aux attentes et aux besoins de la communauté avoisinante ?

Notre objectif principal est de mesurer jusqu'à quel point les processus participatifs (déployés au fil de la planification du projet) ont été inclusifs et ont effectivement favorisé une production de type *placemaking*. Dans cette perspective, nous interrogeons le rôle qu'a joué l'organisme à but non lucratif dans la mise en place des processus participatifs et sa capacité à faire du *placemaking*. Il s'agit d'évaluer sa capacité à inclure les riverains, ou autrement dit, à considérer leurs besoins et leurs intérêts dans la production du projet.

L'objectif secondaire est de révéler dans quelle mesure le projet a été effectivement approprié par les riverains, pendant la planification et après le projet. Nous entendons que cet élément fera essentiellement l'objet d'une analyse exploratoire afin d'identifier des éléments pouvant nourrir et compléter, même partiellement, notre premier objectif. Parce qu'il est secondaire, il ne sera pas question de révéler si le projet est approprié, mais plutôt d'esquisser des pistes de réflexion sur ce point.

En outre, il s'agira dans cette étude d'analyser les processus participatifs et la démarche du *placemaking* qui ont sous-tendu la production du projet et de comprendre dans quelle mesure les citoyens ont effectivement eu une influence sur la reconversion de la High Line. Le but étant de découvrir la relation entre les processus de planification participative à l'œuvre, les changements dans l'environnement bâti, et, dans une moindre mesure le niveau d'appropriation du projet de réaménagement par la communauté. Les données recueillies permettront ainsi de déterminer dans quelle mesure le projet de reconversion est un succès en analysant l'ensemble des processus.

Il est utile de préciser que nous avons choisi d'associer le caractère participatif du processus de planification et l'appropriation du produit d'une telle planification pour la communauté. Cette association est justifiée au regard du concept de *placemaking*. En tant que pratique participative inclusive, le *placemaking* fait passer la fonctionnalité avant l'esthétisme dans une optique d'appropriation par les usagers de ce nouveau lieu. C'est en ces termes que nous justifions ce déterminisme. Nous reconnaissons par ailleurs la complexité des deux processus et considérons que le concept de la planification participative est primaire dans notre recherche. Le concept d'appropriation est quant à lui plus exploratoire, et nous avons conscience de cette limite dans notre démarche.

### 3.4 Pertinence scientifique et sociale de la recherche

Il existe aujourd'hui une multitude de recherches disponibles sur les principes et les processus de reconversion de friches industrielles en espaces verts. Cependant, une grande partie de la littérature se concentre sur des projets au Canada et en Europe. Pour les études menées sur les sites urbains contaminés aux États-Unis, elles se focalisent essentiellement sur l'architecture de paysage (De Sousa 2002, p. 184).

Si les effets économiques et environnementaux des projets de réaménagement des friches industrielles sont généralement étudiés et partagés (comme des éléments plus tangibles révélés par l'augmentation de la valeur des propriétés, de l'assiette fiscale des nouveaux développements à usage mixte), nous proposons de nous distinguer et d'étudier les impacts sociaux (ou comment les intérêts des communautés adjacentes au site reconverti utilisent voire s'approprie l'espace).

Ces opportunités sociales, pour les résidents vivant à proximité de réaménagement des friches contaminées, ne sont pas directement mesurables. Pour cette raison, cette recherche explorera les opportunités sociales ou autrement dit si le projet a amélioré le cadre de vie des populations locales en raison de l'inclusion de la communauté dans le projet de reconversion de cette friche industrielle en espace vert public.

## CHAPITRE IV — CADRE CONCEPTUEL ET D'ANALYSE

Comme nous l'avons vu précédemment, les stratégies de reconversion des friches industrielles en espaces verts tendent à intégrer la participation des habitants afin d'obtenir un degré d'adhésion plus accru des parties prenantes au projet. Dans cette optique, nous proposons de définir les processus participatifs (comme objectif principal) et leur finalité d'appropriation sociale (comme objectif secondaire), identifiées tous deux comme la pierre angulaire du succès de ces projets urbains (Cooke-Davies, 2002 ; De Sousa, 2000 ; Doyon, 2011 ; Pinto et Slevin, 1987 ; Viel et coll. 2012). Ainsi, dans ce chapitre, nous aborderons tout d'abord les notions de planification participative et d'appropriation sociale, pour présenter finalement nos hypothèses de recherche.

### 4.1 La planification participative pour la reconversion des friches industrielles

La planification participative et le réaménagement des lieux contaminés sont devenus des stratégies contemporaines, où la participation publique est aujourd'hui considérée comme un élément central aux États-Unis (Dennison 1998). Cette démarche, comme une stratégie issue de l'activisme communautaire répandue dans les années 60, a été amorcée par la loi sur la rénovation urbaine, The Urban Renewal Act de 1954 (Day, 1997). C'est ainsi qu'au cours des cinquante dernières années, la planification participative ou « *participatory planning* » et sa mise en œuvre dans la planification urbaine américaine ont remodelé les discussions théoriques du design urbain, et notamment à propos de l'impact de l'environnement bâti sur les communautés. Le débat se poursuit à propos de sa définition même, sur les méthodes les plus appropriées, les avantages et les coûts, et le degré de participation (Day, 1997; Chess, 2000), et que les guides méthodologiques appropriés pour ce type de processus sont rares (Brody, Godschalk & Burby, 2003 ; Francis, 1999, cité par Greinert).

#### 4.1.1 Définition et enjeux

Ce concept de « planification participative » fait généralement allusion à l'inclusion des gens ordinaires dans les décisions publiques de planification (Innes, 1995) en favorisant la communication démocratique (Bohman et Rehg, 1997). Identifié par Ray (2000) et Rietbergen (2001), il est au cœur d'un nouveau paradigme de la planification urbaine, proposant une approche caractérisée par la volonté d'impliquer les populations locales dans les décisions de développement qui auront une incidence sur leur vie.

Selon Rey (2013), la planification participative ou l'exploration de nouvelles pistes de collaboration dans le cadre de la reconversion des friches industrielles est importante en raison des caractéristiques distinctives de ces « tiers paysages » (Gwiazdzinski, 2012).

Cet effort d'information et d'échange favorise une adhésion au projet et limite l'apparition d'éventuelles situations de blocage, en permettant « une sorte d'anticipation de la démarche d'appropriation de l'espace » par les usages. (Lacaze, 1998, cité par Rey, 2013)

De nombreuses définitions de la participation publique en aménagement existent actuellement et ont été examinées dans cette recherche. Certaines de ces définitions mentionnent des éléments relevant de la consultation et de l'apprentissage mutuel quand d'autres adhèrent aux méthodes traditionnelles de la participation (sans renouveler les rapports entre l'État et la société civile dans l'idée d'élargir l'espace démocratique).

Selon Sager (2012), des termes variés tels que « *advocacy planning* », « *communicative planning* » and « *transformative planning* » ont ainsi émergé. En dépit des variations dans la terminologie, tous les promoteurs qui se conforment aux méthodes participatives tentent d'inclure les citoyens dans le processus de planification de leurs localités urbaines. Les projets urbains peuvent alors permettre aux habitants d'obtenir et d'effectuer un contrôle important sur les environnements qu'ils habitent (Day 1997, p. 424).

La définition de L'EPA<sup>27</sup>, reflète, selon nous, l'évolution des points de vue au sujet de la participation du public et la reconnaissance du contexte local avec plus de transparence (Daley, 2007). En effet, elle préconise le partenariat institutionnel dans une perspective d'inclusion de la participation civile. Selon l'EPA, la planification participative vise à corriger les inégalités sociales, promouvoir un cadre pour la responsabilité sociale et améliorer les institutions communautaires. Cela, parce qu'elle procure aux planificateurs et aux promoteurs de nouveaux éléments d'appréciation :

*[...] collect and provide information about community needs, identify attitudes and opinions, generate new ideas and build constituency support [...] identify issues, enhance mutual understanding, make better decisions, enhance community support and minimize delays (EPA, 2008, p.46-47).*

Mais nous retiendrons davantage la définition du NEPA (National Environmental Policy Act) qui adopte une position plus communicative et plus significative :

*The Secretary's Public Participation Policy Statement defines public participation as open, ongoing, two-way communication, both formal and informal, between DOE and its stakeholders—those interested in or affected by its actions. The purpose of such interactive communication is to enable both parties to learn about and better understand the views and positions of the other. Public participation provides a means for DOE to gather the most diverse collection of options, perspectives, and values from the broadest spectrum of the public, allowing DOE to make better and more informed decisions. In addition, public participation benefits stakeholders by creating an opportunity to provide comment and influence decisions (Department of Energy, 1998).*

---

<sup>27</sup> « Community involvement activities consist of incidental requirements for public notices and public comment on proposed response actions. In addition, structured programs designed to facilitate public involvement throughout the Superfund process such as community relations plans, TAGs, and the development of an administrative record file are required. The regulations are broad enough to allow flexibility for individual communities. It is the community's prerogative to choose how involved in the Superfund process it will be. Nonetheless, EPA or the lead agency is required to make announcements, organize public meetings, and allow for public comment on proposed remedial actions to ensure the process protects human health and the environment with public consent » (Greiner, 2007).



Ainsi, la participation met l'accent sur les rôles du citoyen dans le processus de planification des projets urbains, ce qui contribue à l'adhésion des citoyens et a fortiori, à la réussite d'un projet urbain durable. L'EPA fait notamment valoir qu'une planification inclusive et un processus participatif sont essentiels pour atteindre un réaménagement durable des friches industrielles (EPA, 2000 ; Grennberg, Lowrie, Solitaire et Duncan 2000 ; Solitaire 2001 ; Faber, Jennings et Loh 2004 ; Brachman 2004 ; Gute 2006 cité par Knapp, 2008).

Cela bénéficie finalement aux communautés et aux organisations communautaires, car il leur est possible d'être représentées et entendues voire d'exercer des droits politiques et d'influencer les décisions pour atteindre des objectifs d'autonomisation sociale et politique (EPA, 2008). C'est ainsi que les pratiques urbaines de la participation constituent la pierre angulaire du projet sous le terme d'« *empowerment* »<sup>28</sup> ou « *empower people* » (habiliter les personnes) et encourage la participation où l'obtention du succès démontre aux citoyens qu'ils peuvent avoir un impact sur les projets (Batellier et Sauvé, 2011, cité par Batellier, 2016).

Cependant, le rôle du public dans le processus de planification reste encore incertain (Day, 1997; Fainstein, 2000). Si, en théorie, la participation du public est passée d'un modèle descendant dit « *top-down* » (entendu comme l'antonyme d'ascendant<sup>29</sup>) à une participation significative de tous les intervenants, en pratique, les méthodes et les structures traditionnelles sont souvent encore en place.

Ainsi, analyser le réaménagement des friches, qui revêt un objectif majeur comme l'amélioration de la qualité de vie des citoyens, permet de mieux comprendre et d'interpréter la

---

<sup>28</sup> Défini par Dumesnil et Ouellet, 2002 comme la prise de responsabilités sociales sur la base d'une vision partagée, d'opportunités égales, ou encore la capacité d'accéder à l'expertise et au savoir pour répondre à leur propre besoin, et une capacité d'influencer les retombées des décisions qui les affectent. Autrement défini par Bacqué (2005), l'*empowerment* est : « Un processus par lequel un individu ou un groupe acquiert les moyens de renforcer sa capacité d'action, et d'émancipation ».

<sup>29</sup> Selon Smith, (2009, p. 245), cette nouvelle approche facilite la planification ascendante et intègre finalement les connaissances des résidents dans les phases de planification de la ville. Elle consiste notamment à travailler avec les autorités municipales et les résidents locaux à développer en collaboration, une revitalisation des projets à l'écoute des communautés particulières. L'approche ascendante repose ainsi sur la solidarité communautaire, puisque les efforts viennent du bas, c'est-à-dire de la société civile et qu'on a tendance à s'éloigner de l'État et des institutions (Sanyal, 1999 ; Donzelot et Mével, 2002).

dynamique d'interaction entre les responsables et les citoyens au regard des projets de réaménagement des friches industrielles (Ho, 2007, p.17, cite par Letang and Taylor, 2012).

#### 4.1.2. Méthodes et processus

Bien qu'il n'y a pas de méthode unique pour la participation de la communauté au regard du réaménagement des friches industrielles, les stratégies courantes de la participation du public se matérialisent sous la forme de débats publics et de sessions de discussions (Chambers & Meertens, 1997).

Les premiers débats publics menés par l'EPA et son programme NEJAC ont eu lieu en 1995, puis en 1996 à Boston, qui a été l'une des villes pilotes (Karaoglu, 2004). Afin de susciter la participation du public, les débats publics offrent une structure aux membres de la communauté d'interagir et d'exprimer leurs préoccupations ainsi que leurs visions et leurs idées pour la revitalisation de leurs communautés. Les débats publics du NEJAC en 1995 ont été productifs en termes de soutien à la participation de la communauté et ont soulevé des questions sur la façon d'intégrer la notion de « *empowered community participation* » dans la revitalisation urbaine. En 1996, les débats publics menés par le NEJAC ont donné lieu à un plan type « the Model Plan for Public Participation », qui résume les principes de la participation de la communauté (Wong & Owens-Viani 2000).

*The support of the involvement of non-traditional stakeholders (such as community based organizations) in government process, such as zoning issues... Educating the public about basic decision-making process that determine development and zoning patterns will result in stronger democratic process, greater public participation, and better decision making for the public as a whole (Lee 1996, 44).*

La notion du débat public, identifiée comme une des tâches transversales du processus décisionnel, est un temps d'ouverture et de dialogue s'inscrivant en amont du processus d'élaboration d'un projet. La participation publique peut alors se matérialiser sous la forme de

débats publics (tels que des « *Public workshops* »<sup>30</sup>) ou de groupes de discussions (tels que des « *Public meetings* »<sup>31</sup>).

Ainsi, le débat public dans une stratégie de planification participative peut permettre l'*empowerment* ou autrement dit le pouvoir d'agir des communautés dans ce processus complexe, néanmoins nécessaire des projets urbains et plus particulièrement dans le cadre de la reconversion des friches industrielles. Quant aux groupes de discussions, ils portent plutôt sur l'opportunité, les objectifs et les caractéristiques principaux du projet, ainsi que sur les modalités d'information et de participation du public après le débat.

Ces processus ont alors pour finalité de permettre aux parties prenantes de s'approprier le projet, de l'améliorer, de l'adapter à leur image pour en faire un projet collectif (à des degrés variables). En outre, et selon Savard (2013), la planification participative, la concertation, la consultation et la communication forment les assises du processus participatif dont la finalité vise, non pas à faire accepter un projet, mais bien à rendre un projet acceptable grâce à la contribution et à l'adhésion des parties prenantes.

En outre, la planification participative est un complément au processus de communication et de prise de décision. Dans ce contexte de collaboration, la participation devrait être inclusive et volontaire. Les participants devraient pouvoir s'approprier le processus, et les décisions relèveraient en fin de compte d'un compromis. Mais comme le précise Davis (2002), la réutilisation des friches commence rarement par un consensus. Il est alors important de comprendre le rôle des différentes parties qui contribuera à créer le processus de communication.

#### 4.1.3 Les risques et les limites de la planification participative

Selon plusieurs auteurs, la participation est un processus complexe, car elle est souhaitée par certains, alors qu'en même temps elle est redoutée par d'autres (Donzelot et Mével, 2002).

---

<sup>30</sup> EPA, 2016e

<sup>31</sup> EPA, 2016f

Dans la mesure où « la marge de liberté des citoyens » est limitée par les institutions politiques qui encadrent le projet et que celles-ci ne souhaitent pas réellement partager le pouvoir (Blondiaux, 2008). Selon Blondiaux (2008), il est question de la possible instrumentalisation des dispositifs qui s'apparente trop souvent à de la communication politique, plutôt qu'à une réelle instance de prise de décision. Il fait notamment état d'une « absence d'influence sur la prise de décision » comme si ces mêmes institutions conservaient *in fine*, ce privilège de la décision.

Dans certains cas, les gouvernements locaux ont un rôle proactif dans les projets de réaménagement des friches industrielles. Cependant, il y a aussi des collectivités locales qui ne prennent pas l'initiative ou qui ne peuvent pas engager ce processus participatif, et cela pour des raisons techniques et financières (EPA, 2016e). Selon l'EPA, les collectivités devraient avoir les ressources techniques et financières pour décrire leurs préoccupations environnementales, les plans de développement actuels et futurs et leur vision de la communauté. Auquel cas, certains projets peuvent ne pas avoir suffisamment de ressources financières et humaines pour éduquer les citoyens afin de faciliter la participation égale. La participation égale ne peut être réalisée que lorsque la communauté est bien éduquée et qu'on lui donne un rôle actif dans la planification et dans le processus de prise de décision.

Cela nous amène à une autre limite, qui est celle de la représentativité. Elle survient quand les citoyens ne peuvent pas avoir les connaissances ou l'expertise suffisante. Blondiaux (2008) met en corrélation la non-représentabilité des citoyens avec la reproduction des inégalités politiques. Il relève ainsi que dans les dispositifs mis en place de démocratie participative, la participation des jeunes, des minorités et des catégories précaires est largement sous-représentée. Arnstein (1969), corroborée par Hester (1999), précisera notamment que l'objectif fondamental de la planification participative est l'intégration des citoyens défavorisés, ou de ceux qui sont généralement exclus des processus politiques et économiques, comme étant la raison primordiale de son utilisation dans la profession. Par conséquent, cette participation ne

sera légitime que lorsque tous les groupes seront représentés équitablement et réellement considérés (p 216).

Selon Fisher (1993), les citoyens qui ne font pas partie du processus de prise de décision peuvent faire face à des phénomènes qui les menacent à bien des égards. Par exemple, si la gentrification survient à la suite de la revitalisation d'une friche et augmente la valeur des propriétés et crée de meilleures conditions de vie pour les nouveaux arrivants (Wong et Owens-Viani, 2000, p.43). À l'inverse, ceux qui ont le pouvoir présentent un autre obstacle à une participation significative dans la mesure où ils viennent avec des solutions en fonction de leurs situations et de leurs préoccupations (les élites urbaines notamment). Fainstein (2000, p.461) prétend que ce soit délibérément ou involontairement que les groupes qui souffrent de carences en « *money, access to expertise, effective organization, and media coverage* », risquent généralement d'être sous-représentés et ignorés. Seulement lorsque ces ressources sont disponibles, de par le fait de la transparence de la planification participative, cela permet de faire émerger et de créer une participation citoyenne significative<sup>32</sup> et égale.

Une autre limite, liée à la temporalité des projets peut également s'avérer problématique. D'abord parce que le temps des décideurs, des opérateurs et des habitants est différent (Monbeig, 2007), ensuite parce que le processus de la participation participative peut-être chronophage, sans pour autant que des éléments tangibles en découlent. La participation peut ainsi ralentir le processus par lequel le réaménagement des friches industrielles est déjà un projet à long terme (Wong et Owens-Viani, 2000). Par conséquent, certains promoteurs, désireux de terminer le projet peuvent s'opposer à des débats publics et à des groupes de discussions. De plus, les citoyens peuvent interpréter le processus de planification comme inutile, inefficace, voire inopérant, car leurs intérêts seront secondaires dans le calendrier du projet (Fainstein, 2000, Grant, 1994).

---

<sup>32</sup> Wong & Owens-Viani (2000) affirment que la « propriété » et la participation significative peut être atteinte lorsque les participants ont la « propriété » du projet, comme une vision communautaire de la planification collaborative.



Ainsi, « le levier participatif » ou l'*empowerment* que possède la communauté fondée sur la démocratie participative est associé à des retombées favorables, mais les résidents peuvent devenir impatients, voire sceptiques, quant à son effet (Rumpala, 2009). Sans parler du fait que la participation du public peut créer des attentes irréalistes du public, ce qui entraîne une forme de déception et de frustration (Karaoglu, 2004).

Il est à noter que même si ce modèle de planification participative est imparfait, il est en constante évolution et que plus que jamais, l'intention d'engagement et d'implication du citoyen est légitimée et identifiée comme un gage de réussite dans le cadre d'un projet urbain final.

En outre et au regard de ces éléments, nous considérons que le succès de tout projet de réaménagement dépend de plusieurs facteurs affectant le processus de planification participative. Les dimensions essentielles que nous retenons et que nous explorerons s'organisent ainsi en trois catégories. Il y a dans un premier temps des facteurs organisationnels. Les instances politiques devraient être animées d'une réelle volonté d'impliquer la population locale afin de favoriser une inclusion effective de celle-ci. Cela, par la mise en place d'espaces d'informations et d'expression avec un projet présenté et discuté au sein de réunions publiques tels que des débats publics et des sessions de discussions (ouvert à tous). Il y a ensuite des facteurs communautaires. Une participation égale devrait permettre aux citoyens organisés et non organisés de s'impliquer et d'avoir une influence sur les décisions (entendu qu'ils pourront jouer un rôle actif, de par leurs connaissances, leurs compétences et leurs savoirs, sous couvert d'une prise de conscience collective). Enfin, il y a des facteurs méthodologiques. Si les citoyens bénéficient d'un espace d'information et d'expression, la communication devrait alors être interactive (dynamiques d'interactions), contribuant ainsi à recueillir des commentaires (entendu qu'il leur est possible d'exprimer leurs préoccupations et leurs idées lors des sessions de discussions), et qu'en plus de la recherche de consensus (dans le cadre du processus décisionnel), il y a une véritable prise en compte de ces éléments dans les objectifs et les caractéristiques du projet (impacts).

## 4.2 Les dynamiques d'appropriation sociale de l'espace

Nous avons vu précédemment qu'une planification participative peut contribuer au succès d'un projet par l'instauration d'une vision partagée répondant aux aspirations du milieu. Ces processus participatifs peuvent générer une forme d'adhésion (un engagement positif des parties prenantes), voire une appropriation du projet urbain et du site une fois requalifié par les citoyens. Les processus participatifs peuvent même aller jusqu'à susciter une « démarche collective d'appropriation de l'avenir d'un territoire par sa population » (LEADER Magazine, 1997-1998).

Pour les experts qui se sont rencontrés lors du séminaire international organisé à Amsterdam par la Fabrique de la Cité<sup>33</sup> en 2012, « viser l'appropriation plus encore que l'adhésion de ces nouveaux espaces est indispensable », car « l'appropriation est l'ultime étape du processus d'adhésion à un projet par la population » (Kellner, 2013). Aussi, la reconversion serait l'occasion de produire de nouvelles conceptions de l'espace (favoriser un véritable « ancrage urbain<sup>34</sup> »), de l'individu (formation de son identité), des communautés (formation d'une identité sociale) et des nouvelles appropriations sociales de l'espace (familiariser les riverains au nouvel espace créé).

### 4.2.1 Définitions et approches de l'appropriation sociale de l'espace

Nous entendons par « l'appropriation sociale de l'espace », les manières dont l'individu peut utiliser ou occuper même provisoirement un lieu, public ou privé (Fischer 1981). Dans cette perspective, nous retiendrons la définition de Fischer (1992, cité par Carù & Cova, 2003 et repris par Anberrée, 2012) :

[...] un processus psychologique fondamental d'action et d'intervention sur un espace pour le transformer et le personnaliser ; ce système d'emprise sur les lieux englobe les

<sup>33</sup> La fabrique de la Cité est un « *think tank* » dont la vocation est d'alimenter les réflexions sur l'innovation urbaine et de valoriser les initiatives pionnières, en suscitant l'échange entre les différentes parties prenantes. [... Leurs] travaux s'organisent autour de trois grands axes: adaptation des villes existantes, mobilité durable et économie urbaine. Au-delà des considérations purement techniques, cette démarche s'appuie sur des concepts innovants, tangibles et à forte valeur ajoutée, pour imaginer, aujourd'hui, la ville de demain ».

<sup>34</sup> Entendu que le risque social et les impacts sur le tissu dans lequel ils s'inscrivent pourront répondre aux aspirations du milieu (Kellner, 2013).

formes et les types d'intervention sur l'espace qui se traduisent en relations de possession et d'attachement.

Selon Altman et coll. (2013, p.92), cet attachement introduit, de fait, une dimension psychique dans la relation entre l'humain et le lieu. Les auteurs font ainsi référence au sentiment de possessivité qu'un sujet a envers un territoire particulier (entendu qu'il a un fort sentiment d'identification à celui-ci). Aussi et selon Cova & Cova (2001, cité par Anberrée, 2012), l'appropriation correspond à un potentiel d'appropriation de l'espace par l'individu, et à un environnement ouvert à l'appropriation dont l'individu peut disposer.

Selon Simard et coll. (2009), il s'agit d'une manière d'apprivoiser un site ou l'appropriation est une construction sociale qui se réalise dans le temps. Il s'agit donc, à la fois de lieux stratégiques sur les plans économique et fonctionnel et d'espaces forts, dont le sens se construit socialement au fil du temps (Simard, 2009).

L'appropriation est un thème du courant culturaliste en urbanisme très présent chez les Anglo-saxons (Jacobs, 1961 ; Lynch, 1989 ; Mumford, 1981, etc., cité par Simard et coll. 2009). En anglais, d'autres termes s'en rapprochent : « *sens of place* », « *attachment* », « *territorial marking* » (Davies et Hebert, 1993, cité par Simard et coll. 2009). Pour Simard et coll. (2009), même si ce concept est employé depuis plus d'une vingtaine d'années dans diverses disciplines s'intéressant aux territoires, il existe peu de définitions ou de critères d'analyse de ce phénomène sociopsychologique.

Selon Jacobs (1961), l'appropriation est attachée à la notion de production de la ville et va de pair avec une économie urbaine à petite échelle. Les « créateurs » qui façonnent l'espace ancrent aussi la ville à l'échelle locale, ponctuellement vécue et perçue (Schubert, 2014, p.233). Au regard de ces éléments, il est important de considérer que les différentes parties prenantes impliquées dans un projet urbain auront des « conceptions de la place » différentes (Healey 2001, 2006) et que leurs images et les attitudes par rapport à un lieu précis seront empreintes de ces disparités (Franz and *al.* 2008).

Cette approche rejoint alors le concept du *placemaking* décrit plutôt ou le *placemaking* favorise l'appropriation collective de l'espace public. Fürst et coll. (2004) considère en effet le *placemaking* comme un processus collectif d'aménagement de l'espace qui a pour but d'améliorer l'utilisation, la qualité de vie voire l'appropriation de l'espace et cela d'une manière « socioaffective ». Le *placemaking* peut alors être une stratégie « d'activation » pour développer et promouvoir de nouvelles formes de gouvernance locale dans la communauté locale.

En outre, l'appropriation sociale des friches requalifiées dépend a priori de plusieurs facteurs : de sa capacité d'attraction et de son potentiel de valorisation, mais aussi de « principes de conservation (des espaces libres) et d'esthétique (ou de charme) ou de valorisation économique » (Sénécal et Saint-Laurent, 1999, p.18). Enfin et selon Simard et coll. (2009), « la popularité » de ces sites requalifiés varie d'un endroit à l'autre, voire d'une personne à l'autre.

[...] la finalité première de tout aménagement n'est-elle pas que celui-ci soit utilisé et apprécié par [tous] les usagers ? (Simard et coll. 2009).

#### 4.2.2 S'interroger sur l'appropriation sociale des friches industrielles reconverties

Comme nous l'avons précisé précédemment, ce second objectif n'a pas la même vocation que le premier. Il s'agit plus d'identifier les éléments de compréhension des processus d'appropriation que de véritablement déterminer l'appropriation sociale d'un site comme la High Line. Notre objectif est ainsi d'explorer les dimensions de cette appropriation dans les impacts sociaux du projet de reconversion de la High Line en espace public. Celle-ci permet une meilleure compréhension des changements qui se produisent au sein des environnements urbains, en choisissant de révéler des éléments intangibles qui permettent de dévoiler un bilan plus complet quant au réaménagement des friches industrielles. Dans ce contexte, interroger les citoyens concernés fournirait des informations quant à leurs visions sociales, politiques, voire culturelles des projets et des sites reconvertis pouvant déterminer partiellement une forme d'appropriation sociale de l'espace.

Concernant le réaménagement des friches industrielles, quelques tentatives empiriques ont été réalisées pour mieux déterminer les indicateurs d'évaluation de friches reconverties à succès (Wedding and Brown, 2007, cite par Letang and Taylor, 2012). Dans cette optique, l'opinion de la communauté au sujet des impacts du réaménagement des friches industrielles est considérée comme un outil d'évaluation critique et viable.

Ainsi, il existe des facteurs sociaux qui résultent des projets de réaménagement des friches industrielles, entraînent des changements dans le quartier et qui influencent cette finalité d'appropriation<sup>35</sup>. Ces facteurs peuvent s'établir sous la forme d'une identification et d'un attachement au quartier entre autres et peuvent être mis en danger, surtout si les individus croient que le changement est trop rapide, diffère de l'attendu, ou modifie de manière significative le caractère de quartier.

À cet égard, la manière dont est exécutée la planification participative influence l'appropriation du projet et constitue une voie critique qui donne un meilleur aperçu des impacts (sociaux, environnementaux et économiques) possibles des projets. Cela permet également d'évaluer si la planification participative a été significative (entendue inclusive, représentative, et égale). À cet effet, il est difficile de juger du succès d'une démarche projet et de son extrant si celle-ci n'est pas complétée par une étude des impacts sociaux (même si elle est moins tangible). Les résultats demeurent limités si on ne traite pas du lien entre les processus participatifs mis en œuvre et l'appropriation finale du projet. Notre contribution, bien que partielle permettra dans une certaine mesure de relever certains éléments intangibles pour évaluer le réaménagement de la High Line qui est perçue comme un projet à succès.

Au regard de ces éléments, nous considérons que le succès de tout projet de réaménagement dépend de plusieurs facteurs dans les efforts de planification et que l'appropriation du site reconvertie est l'un des indicateurs les plus significatifs. Les dimensions essentielles que nous retenons et que nous explorerons subsidiairement reprennent les trois aspects déclinés et proposés par Simard (2000), à savoir : « la satisfaction exprimée, la symbolique du lieu et le

---

<sup>35</sup> Ou « l'inadéquation entre espace construit et l'espace vécu » (Fischer, 2011).



sentiment de contrôle ». Au regard de ces éléments, il s'agira de sonder des parties prenantes du projet sur ces dimensions. Même si les éléments retenus n'aboutissent pas une analyse complète de l'appropriation sociale du projet et du site de la High Line *in fine*, ils nous permettront tout au moins d'enrichir notre recherche.

Pour ce qui concerne la première dimension, la satisfaction exprimée, elle est liée à l'appropriation matérielle de l'espace public. Elle peut être mesurée par la fréquence d'utilisation du site, par les moments préférés des visites, par le choix des personnes accompagnantes, ou encore par les modalités d'accès à l'espace en question. Il s'agit ici de situer les pratiques de fréquentation et d'usages du site.

La deuxième dimension est liée à l'appropriation symbolique du site. Il s'agit ici de relever les appréciations et le sens du lieu comme le sentiment d'être à sa place « dans les vertus qu'on lui attribue ». En effet, ce mode d'appropriation concerne les dimensions symboliques des pratiques des usagers. Elles pourront être décelées en questionnant la relation de l'usager à l'espace, son expérience, et la manière dont il apprécie l'esthétique ou encore les aménagements du site (par exemple, la personne peut exprimer qu'elle se rapproche de la nature et qu'elle apprécie les aménagements proposés sur la High Line).

Enfin, la troisième dimension, le sentiment de contrôle, touche l'appropriation sociopolitique du site. Il est alors question de révéler si l'espace est aménagé en fonction des besoins des populations riveraines, s'il contribue à leur qualité de vie ou encore comment le rapport avec les autres usagers est vécu au sein de cet espace public. Il y a un lien avec les thèmes de l'identité et de l'altérité à l'intérieur de cette grande catégorie conceptuelle de l'appropriation sociopolitique (entendu que la High Line peut-être identifiée comme un lieu de rencontre, à l'image de West Chelsea, et que la personne puisse exprimer une fierté de présenter le site à des gens de l'extérieur).

Le sentiment de contrôle serait issu de l'ouverture des processus décisionnels aux citoyens et de l'impression que les avis et besoins de la population ont été considérés dans le processus d'implantation et dans la gestion d'un site (Simard, 2000).

Dans le cas des friches industrielles reconverties en espaces verts publics, les démarches participatives peuvent contribuer à constituer des territoires où s'expriment des usages, des pratiques (satisfaction exprimée), où se construit une symbolique du lieu (appréciation, sens du lieu, sentiment d'être à sa place, etc.) et se développe un sentiment de contrôle (sentiment de maîtrise du territoire, rapports à l'altérité, etc.).

En outre, il s'agit dans cette étude de cas d'explorer la manière dont les individus ou les groupes s'approprient ou définissent des espaces qui, comme la High Line, ont subi une mutation.

#### 4.3 Question et hypothèses de recherche

Dans cette perspective, il est possible de se demander dans quelle mesure ce projet répond aux besoins et aux attentes de la communauté environnante au site, au regard du processus de planification et des choix qui ont influencé le projet finalement concrétisé (sous l'angle des dynamiques d'acteurs et des processus de participation). D'autant plus que le projet de reconversion de la High Line s'inscrivait dans un contexte culturel marqué par une grande sensibilité face à la qualité de vie, à l'environnement et au patrimoine, et qu'elle ciblait des fonctions récréatives et touristiques. Ainsi le rôle des citoyens organisés (entendu l'organisme FHL) et non organisés, des acteurs traditionnels privés et publics et des experts, aurait un intérêt à être mesuré pour nous aider à cerner à quel point le processus participatif a influencé la reconversion de l'espace.

Les deux premières questions sont ainsi liées à notre objectif principal à savoir, jusqu'à quel point les processus participatifs ont été inclusifs et ont effectivement favorisé une production de type placemaking :

- Question 1 : dans quelle mesure la planification de la reconversion de la High Line a-t-elle été inclusive, favorisant une implication et un rôle effectif de la communauté riveraine dans la reconversion choisie ?

- Hypothèse 1 : la participation publique a été encouragée et déployée par les pouvoirs publics tout au long du projet, révélant ainsi une volonté politique d'inclure les citoyens, et reposant sur des processus et une organisation favorisant l'intégration de divers groupes sociaux au projet et la prise en compte de leurs besoins et intérêts dans les solutions retenues.
- Question 2 : les FHL ont-ils joué un rôle de facilitateur dans les processus participatifs et de promoteur de solution de type *placemaking* dans le cadre de ce projet ?
  - Hypothèse 2 : l'organisme FHL s'est ajusté aux différents rôles et intérêts des différents acteurs impliqués compte tenu de la volonté commune de s'approprier le milieu.

Nous proposons ainsi notre troisième question et hypothèse de recherche, qui sera traitée de manière subsidiaire :

- Question 3 : dans quelle mesure la communauté riveraine définit-elle son appropriation au site reconverti ?
  - Hypothèse 3 : cette appropriation apparaît comme un processus difficile et parfois conflictuel face à la multiplicité des usages qui s'y déploie.

Nous allons donc analyser les méthodes et les impacts de la planification participative et le rôle de l'organisation des FHL pour intégrer la communauté et mener à bien le projet de reconversion de la High Line. En considérant que « la plupart des expériences de projets menés avec la participation des habitants questionnent le rôle de chaque acteur du processus et souvent déstabilisent les pratiques ordinaires » (Fondation Charles Léopold Mayer pour le progrès de l'homme, 1998) et que la nuance entre le « fait par les habitants » ou « fait pour les habitants » n'est pas sans conséquence, car cela interroge la capacité des projets urbains à laisser de la place aux habitants (et par la même occasion si l'aménagement a été conçu pour répondre aux besoins des uns plus qu'à ceux des autres). Ainsi, de la perception à l'appréciation, en passant par la contribution et l'engagement, la fréquentation et les usages, nous souhaitons mettre en lumière les impacts sociaux inhérents au projet de reconversion pour le quartier.

De la conception du projet à sa réalisation, nous analyserons ainsi son processus de planification afin d'en tirer des enseignements. L'ensemble permettra de déterminer de manière effective dans quelle mesure le projet de reconversion est un succès de par le processus participatif appliqué. Il s'agira ici de compléter les données quantitatives existantes (comme les données sur la fréquentation du site, les bilans économiques annuels de l'organisation voire les rapports d'investissements commerciaux des entreprises du quartier), par des données qualitatives à caractère social. En considérant que les grandes opérations de requalification des friches représentent des moments importants pour dessiner la ville et, idéalement, essayer de faire en sorte que celle-ci réponde aux divers besoins de ses citoyens.

Notre étude vise ainsi à apporter une connaissance au sujet du redéveloppement d'un espace urbain central, en s'intéressant aux riverains vivant à proximité d'un site reconverti, situé dans une métropole mondiale telle que New York. Ainsi, lors de la conception de futurs projets dans les espaces publics urbains, cette étude de cas pourra servir à d'autres innovations dans la méthode de planification participative qui continue d'être un sujet dominant dans les débats sur la planification urbaine. En outre, cette étude sera réalisée au bénéfice des municipalités, mais aussi des usagers, à l'heure des débats sur l'inclusion des communautés dans les projets de reconversion des friches urbaines en espace vert public.

Ce chapitre, consacré au cadre conceptuel et d'analyse avait pour ambition de spécifier les concepts clés sur lesquels nous avons fondé notre démarche de recherche. Nous allons à présent présenter notre stratégie méthodologique au regard des questions avancées et de nos hypothèses de recherche.

## CHAPITRE V — MÉTHODOLOGIE

La High Line a été reconvertie en parc linéaire depuis bientôt sept ans et le succès est tel, qu'elle attire désormais six millions de visiteurs par an. En plus d'être reconnue comme l'un des espaces publics les plus identifiables au monde, cette stratégie de reformatage des espaces désuets est devenue un modèle de régénération urbaine pour les villes souhaitant réaménager leurs propres friches ferroviaires. Inspirée par la Promenade Plantée à Paris qui a été reconvertie en 1986, la High Line est aujourd'hui reconnue comme une influence de par la création d'un espace vert public stimulant et réussi dans un cadre urbanisé, ainsi qu'un exemple d'application du modèle de planification participative. C'est ainsi en s'attaquant au cas emblématique de la High Line, que nous allons tenter de comprendre l'implication des communautés environnantes dans le projet. Nous présentons dans ce chapitre les différentes méthodes adoptées pour cette recherche, les conditions liées à la collecte de données sur le terrain ainsi que les outils utilisés.

Pour répondre à ce questionnement, il nous est apparu important de concevoir une démarche qualitative en deux temps avec une approche inductive et interprétative pour laquelle les techniques de recherche documentaire et d'entrevues semi-dirigées ont été utilisées (Yin 2009 ; Robson, 2002). Cette recherche tente de décrire et d'explorer des phénomènes dans un contexte spécifique. Les méthodes de recherche qualitative choisies permettent de mener des études approfondies, de discuter de processus, de relations et de signification, et d'identifier des dynamiques complexes qui sont en jeu dans chaque situation de planification. La recherche qualitative « est une stratégie systématique et empirique pour répondre aux questions sur les personnes dans un contexte social particulier » (Locke et coll., 2000). La recherche qualitative est appropriée à cette étude en raison de l'environnement dans lequel le cas est étudié, de l'utilisation de sources multiples de données à la perspective holistique nécessaire pour comprendre les différents points de vue et les aspects multiples et complexes du contexte (Creswell, 1998 ; Guba et Lincoln, 1994 ; Patton, 1990).



## 5.1 Stratégie méthodologique

Cette stratégie méthodologique débute par l'étude spécifique des processus de planification et de reconversion de l'objet friche industrielle et ferroviaire à travers un examen précis de la littérature dans le domaine et des problématiques inhérentes. Ceci nous a permis de dégager les stratégies et les critères urbanistiques (entendu les enjeux, les pratiques et les outils d'intervention) spécialisés dans les phases pré et post projet. De cette mise en lumière des stratégies, nous avons été capables de concevoir un cadre d'analyse et de références susceptibles de répondre à notre questionnement de recherche et ainsi dégager des hypothèses de travail. Nous avons pu à partir de ces éléments, identifier et recenser « les distinctions fondamentales dont fait état le discours et qui génèrent l'ensemble des distinctions formant une vision » (Gauthier, 2009, p.441).

En considérant les projets urbains comme un outil de développement social (Maghnous-Dris, 2008, Merriman-Nai et Sargenti, 2013), que la reconversion d'une friche industrielle en espace public dans un quartier urbain central implique l'engagement de la communauté, que la conduite ou la réussite de ces projets en termes de qualité urbaine ne saurait être réalisée sans mobiliser les habitants (EPA, 2016f), il semble primordial de cerner les besoins relatifs à la communauté de la meilleure manière que possible. À cet égard, l'objet de recherche a été sélectionné parce qu'il n'existe que très peu d'études universitaires, d'articles scientifiques écrits à propos des impacts sociaux de la reconversion de la High Line qui viendraient compléter les articles journalistiques. Cette sélection de cas est alors considérée comme une étape capitale dans toute étude empirique selon Yin (2009). Ainsi et afin de relier ce modèle analytique à des éléments appliqués, nous avons procédé à une étude de cas.

L'étude de cas est une approche constructiviste qui permet de contextualiser les problématiques et d'articuler les relations entre les individus et les organisations. Selon Roy (2003, p.166) elle permet d'éclairer certains phénomènes, certains processus, de développer de nouvelles réflexions et de construire de nouvelles théories. Cela « consiste à enquêter sur un phénomène, un événement, un groupe ou un ensemble d'individus, sélectionné de façon

non aléatoire afin d'en tirer une description précise et une interprétation qui dépasse ses bornes » (Roy 2003). Cette approche selon Gauthier (2009) est une manière d'accéder au réel d'une situation ou d'un cas particulier en l'analysant dans sa singularité et sa spécificité : ses différentes composantes, son contexte immédiat, son histoire et ses différentes dimensions (triangulation). Enfin, cette approche méthodologique qui fait appel à des méthodes qualitatives (Corbin et Strauss, 2007 ; Gagnon, 2012 ; Miles et Huberman, 2003 ; Yin, 2009) est tout à fait appropriée pour notre travail qui se matérialise par des entrevues semi-dirigées, car elle vise à « fournir de l'information contextuelle avec une grande précision des détails et pose la question des mécanismes et des acteurs » (Deslauriers et Kérisit 1997, p.87).

Néanmoins, l'étude de cas nous a poussé à prendre conscience des différents biais que l'on était susceptible de rencontrer tout au long de notre recherche, et à savoir justifier les cas sélectionnés et leurs apports dans l'argumentation de notre recherche (Gauthier, 2009). Cela, car, tout processus de recherche comprend un certain nombre de biais et limites. Il est donc important pour tout chercheur de reconnaître les sources de biais possibles, autant endogènes qu'exogènes. Selon Gagnon (2012), une série de biais est liée à la position du chercheur. Ces biais sont en lien avec la difficulté d'arriver sur le terrain sans idées préconçues et il a été question dans ce travail de les accepter et tenter de mitiger leur importance relative. Se doter d'une distance critique a été de fait nécessaire tout au long de la recherche afin de construire le plus objectivement possible l'analyse. D'où l'importance de filtrer ses propres opinions et sa subjectivité en développant un « arsenal méthodologique » (Gumuchian et Marois, 2000).

En prenant en considération ces éléments, la question de recherche nous a amenés à retracer et détailler l'historique du projet sélectionné et d'étayer notre étude par une série d'entrevues auprès d'acteurs clés pouvant nous apporter des éléments de compréhension tels que leur propre expertise, leurs perceptions et leur satisfaction (questionnant autrement l'appropriation sociale en aval du projet) quant aux processus mis en place à chacune des étapes du projet, aussi bien que du résultat final du projet (questionnant enfin les impacts sociaux du projet sur la communauté et/ou sur le quartier). Notre recherche ainsi que notre cadre théorique ont pris forme dans un aller-retour constant entre théorie et empirie.

Au sujet de cette technique de collecte de données, cela nous a permis d'aborder une liste de sujets précis, de formuler des questions spécifiques dans un ordre flexible et adapté au répondant dans le but « d'en arriver à la compréhension d'une certaine réalité » (Fortin, 2010, p. 429) en lien avec notre question de recherche. Cette forme de vérification des cadres théoriques préliminaires (entendu le recensement, l'analyse et la catégorisation) par l'expérience terrain vient ainsi confirmer ou infirmer l'imbrication de certains concepts, et de tester notre modèle analytique. Ainsi, cette recherche qualitative est centrale à notre étude, car elle représente la base de plusieurs travaux de recherche portant sur les friches industrielles et ferroviaires reconverties en espaces publics verts qui ont apporté des résultats pertinents, inspirant les acteurs de la ville.

Dans ce cadre, l'éthique de recherche a été respectée selon les principes établis dans le domaine scientifique. Le certificat éthique (annexe A) fait foi des guides proposés par le chercheur afin de soutenir les règles d'éthique de recherche. Le chercheur a en outre établi et maintenu un climat de confiance avec ses interlocuteurs, pour assurer la confidentialité ainsi que la propriété intellectuelle des données qui sont sous son égide. De surcroît, le processus de recherche s'assure du respect de l'intégrité des participants alors que ceux-ci ont eu un droit de retrait à tout moment. Tout en considérant qu'une telle démarche de recherche demande de la rigueur afin d'assurer sa validité (entendu en essayant constamment de vérifier la fidélité de nos résultats) et sa fiabilité (Gagnon, 2012). Les données de l'étude de cas proviennent ainsi d'une multitude de sources d'information (documentation, entrevues), ce qui a permis de trianguler les données et les sources d'information lors de l'analyse (Yin, 2009, Lapierre, 1997). Nous allons dans les prochains paragraphes revenir sur chacune des méthodes employées.

## 5.2 Une démarche mixte : recherche documentaire et entretiens semi-directifs

La première partie du travail de revue documentaire portant sur le projet a permis de mieux saisir la nature et le déroulement des projets urbains, ainsi que leurs enjeux intrinsèques liés aux processus participatifs. Par la suite, le cas de la High Line a été étayé et étudié sous

toutes ses coutures (Aaltonen et Kujala, 2010 ; Eisenhardt, 1989 ; Gagnon, 2012). Cette méthode nous a permis de clarifier et de valider ou non certains concepts complexes pour que l'on puisse s'y référer.

Les différentes études universitaires, publications sur le quartier de West Chelsea, les livres, les articles de journaux et les publications connexes (recherches scientifiques, conférences) relatifs au projet ont permis de mettre en perspective les principales étapes du projet, les sujets thématiques, ainsi que les opinions et critiques exposées. Des documents d'information distribués à la population, des sites internet et réseaux sociaux afférents au projet ont également contribué à étayer le déroulement du projet. Les documents informatifs consultés étaient publiquement accessibles. Par ailleurs, l'étude des rapports de consultation publique accessibles sur le blogue des FHL a soutenu une meilleure compréhension du processus d'approbation du projet, des principaux enjeux en cause, ainsi qu'à propos de la position des intervenants.

### 5.3 Les acteurs interrogés : savoirs des habitants et des experts

Pour ce qui concerne les acteurs interrogés, nous voulions recueillir le point de vue de ces personnes qui posent un regard sur le projet. Ainsi, neuf entrevues semi-dirigées ont été menées auprès des acteurs clés reliés directement et indirectement au projet (Eisenhardt, 1989 ; Gagnon, 2012). Ces acteurs ont été préliminairement identifiés (coordonnées obtenues en ligne dans un premier temps et accessibles au grand public), mais la liste finale fut bonifiée au fil des recherches et des rencontres avec les participants à la recherche (mise en relation/contact par les premières personnes interrogées). Chacune des personnes sur la liste fut contactée soit par téléphone, soit par courriel afin de requérir leur participation à la recherche. Le courriel de demande d'entrevue était accompagné d'une description du projet et du déroulement d'une éventuelle rencontre dans un premier temps, puis du formulaire de consentement dans un second temps (annexe B) dont le chercheur garde copie dans son dossier de recherche. Ainsi la personne aura pris connaissance des modalités de la recherche

et aura eu un temps de réflexion avant la rencontre. Pour constituer notre échantillon, nous avons ainsi opté pour un mode d'échantillonnage raisonné.

Le profil de chacune des personnes interrogées se trouve dans l'annexe C. Il y a tout d'abord les participants « habitants » (6 personnes, dont 3 experts) qui ont pour la majorité un lien explicite et clair avec le projet voire un lien connu publiquement. Ils sont ainsi interreliés, car ils ont eu l'occasion de travailler sur le projet de reconversion (ont été parties prenantes du processus, ont réalisé et édité un livre sur la High Line), sont actifs bénévoles pour les FHL, se sont mobilisés pour soutenir le projet (en réponse à une controverse médiatisée par le New York Times) ou sont simplement usagers du site reconverti (riverains de West Chelsea depuis leur naissance ou au moins depuis les 9 dernières années). Leur sélection a été basée sur leur implication active ou passive au projet de la High Line. Les personnes ont justement été choisies pour ces raisons, car cette recherche tend à valoriser les compétences, savoirs et connaissances de chacun sur le processus de reconversion ou du « faire vivre » la High Line.

Ensuite, les participants « experts » (5 personnes dont 3 habitants) sont composés d'un conseiller en aménagement (de l'organisme Project for Public Spaces), d'un « *senior fellow* » en politiques (notamment du *Manhattan Institute for Policy Research*), d'un architecte/journaliste (pour *Bloomberg TV*), d'un urbaniste, d'un activiste/président d'une association communautaire (*Fulton House Tenants Association*) ou encore d'un membre du conseil communautaire (*Community Board*). Ces personnes ont une fonction publique assumée dans le projet et sont connues de tous et c'est en ces termes qu'elles se sont exprimées.

Ainsi, des entrevues d'une durée moyenne de 25 à 60 min selon les cas ont été réalisées. Le lieu de l'entrevue a été choisi conjointement avec les répondants : sur leur lieu de travail, à leur domicile, dans un café, sur la High Line ou dans un parc, soit dans des lieux permettant des échanges faciles, audibles et sans danger. Ces discussions interactives de terrain ont été enregistrées numériquement et par la suite transcrites pour une analyse ultérieure (entendu que cette méthode était une étape intermédiaire entre la collecte et l'analyse des données



telles que préconisées par Savoie-Zajc 2009). Elles sont déroulées de la mi-décembre 2015 à mi-janvier 2016 à New York.

Un guide d'entrevue a été modulé selon la personne interrogée (Annexe D). Le guide d'entrevue présente les trois thématiques principales, soit le quartier de West Chelsea, la reconversion de la High Line et la communauté. Contribuant intrinsèquement à relever des éléments sur le projet et son succès, sur les processus et sur l'appropriation sociale. Les thématiques élaborées ont pour but de mieux comprendre ce qui a trait à l'inclusion de la communauté dans le processus de reconversion de l'objet High Line. Les neuf entrevues réalisées avec ces experts et/ou habitants ont permis de recueillir une multitude d'informations générales sur le projet (but, déroulement, succès) ainsi qu'à propos de la gestion des enjeux d'appropriation sociale du projet. Cette méthode qui était « particulièrement utile pour cerner les systèmes de représentations ou de perceptions » (Bédard, 2004, p. 95) nous est apparue tout à fait indiquée pour recueillir le point de vue des différents acteurs rencontrés. Nous avons utilisé l'entretien de type semi-directif composé de questions ouvertes à développement puisqu'il « permet à l'interviewé de structurer lui-même sa pensée » (Bédard, 2004) autour de thèmes et d'interrogations qui lui sont proposées. Le chercheur a réalisé l'intégralité des entrevues, mais n'a pas été partie prenante du projet. De plus, il n'a aucun lien avec les personnes vues en entrevue.

#### 5.4 Analyse des données

L'analyse des données est une étape cruciale du travail de recherche. Cette étape ne peut se faire sans un certain niveau de structuration et de préparation. Premièrement, les données recueillies de façon brute ont été structurées et classifiées pour ensuite être codifiées. De plus, il faut s'assurer que l'on possède tous les éléments essentiels quant à la source et la façon dont ces données ont été récoltées. L'organisation préalable des données a pour but d'en faciliter l'analyse. Une telle démarche ne vient pas d'emblée et demande plusieurs lectures complètes des données pour se familiariser avec le contenu de celles-ci (Corbin et Strauss, 2007 ; Gagnon, 2012). Une fois que les données sont dans un format approprié pour la

codification, il faut élaborer une chaîne d'évidence permettant de passer de la théorie aux détails des cas (Gagnon, 2012). La codification consiste en la séparation du texte en unité d'information permettant une analyse détaillée de chacun des verbatim. Une grille de codification préliminaire a été préparée (annexe E), sans pour autant que celle-ci ne soit trop restrictive afin de laisser place à l'émergence d'un ensemble élargi de concept. La codification a permis de dégager les grandes tendances et le sens des unités observées (Corbin et Strauss, 2007).

Une certaine vision d'ensemble s'est dégagée de l'analyse, obtenant concomitamment des pistes de réflexion. Lors de la rédaction du cas, un premier niveau d'analyse a permis de dégager l'évolution et le déroulement du cas sur une quinzaine d'années (de 1999 lors de la création de l'OBNL à 2014 pour l'ouverture d'un tronçon de la troisième section) jusqu'à aujourd'hui, mettant de l'avant les diverses étapes temporelles du projet de redéveloppement de la High Line. Un second niveau d'analyse a permis d'explorer plus en profondeur les diverses thématiques mises de l'avant dans la revue de littérature. Finalement, un dernier niveau d'analyse a permis de faire ressortir des thèmes redondants, ainsi que des pistes de réflexion pour des recherches futures. Il semble évident que l'analyse portée sur ce à l'étude ne nous offre pas la possibilité d'étendre toutes nos conclusions à d'autres villes (entendu que chaque espace concerné à des spécificités territoriales). Toutefois, ceci nous donne l'occasion d'en tirer des résultats relativement pertinents dans ce domaine de recherche qui tend à révéler le potentiel d'utilisation des friches urbaines et des terrains sous-utilisés.

### 5.5 Limites

Il est important de préciser que notre enquête présente davantage la situation observée en 2015 et 2016, qui est en outre issue d'un processus qui s'est opéré sur une période de dix-sept ans depuis la création des FHL et sept ans depuis l'ouverture de la première section au public. Il est à considérer également que le profil et le nombre de nos usagers interviewés sont restrictifs et qu'en soi cela demanderait une investigation plus approfondie.

La question d'appropriation du projet par la communauté exige une stratégie particulière avec des données empiriques différentes (qui permettrait de relever des données sur la fréquentation, sur les perceptions et les représentations des usagers et des riverains par exemple). Encore une fois, notre démarche est exploratoire et a davantage pour ambition d'ouvrir la voie à d'autres recherches qui porteraient sur l'appropriation de l'espace par les usagers et les riverains. Il ne nous était pas possible dans le temps imparti pour la recherche et compte tenu de la complexité de ces concepts de mener une enquête de terrain plus complète, mais il nous est paru important de ne pas dissocier ces éléments.

Nous proposons ainsi trois types de résultats : un historique factuel du processus de reconversion de la friche, une présentation des acteurs impliqués et des processus décisionnels et une analyse plus développée des processus participatifs (en incluant subsidiairement des résultats sur les processus d'appropriation du projet lui-même par la population riveraine). Ces résultats sont basés sur des méthodes qualitatives diversifiées présentées plutôt dans ce chapitre. Les prochains chapitres permettront ainsi d'arriver graduellement aux principales contributions de recherche.

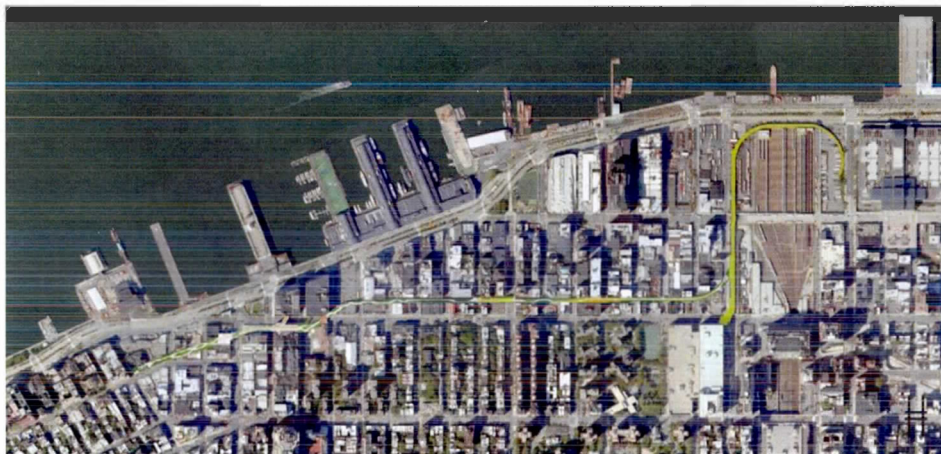
## CHAPITRE VI : LA HIGH LINE, DE LA FRICHE INDUSTRIELLE AU PROJET DE RÉNOVATION URBAINE

Dans ce chapitre, nous allons présenter le contexte de la reconversion de la High Line, ses principaux antécédents, l'enchaînement des événements ainsi que les acteurs et les parties prenantes du projet. Il s'agit ici de mieux cerner les tenants et aboutissants de ce projet, couvrant tous les aspects de la reconversion de la High Line, de sa construction à sa transformation.

### 6.1 Description du site

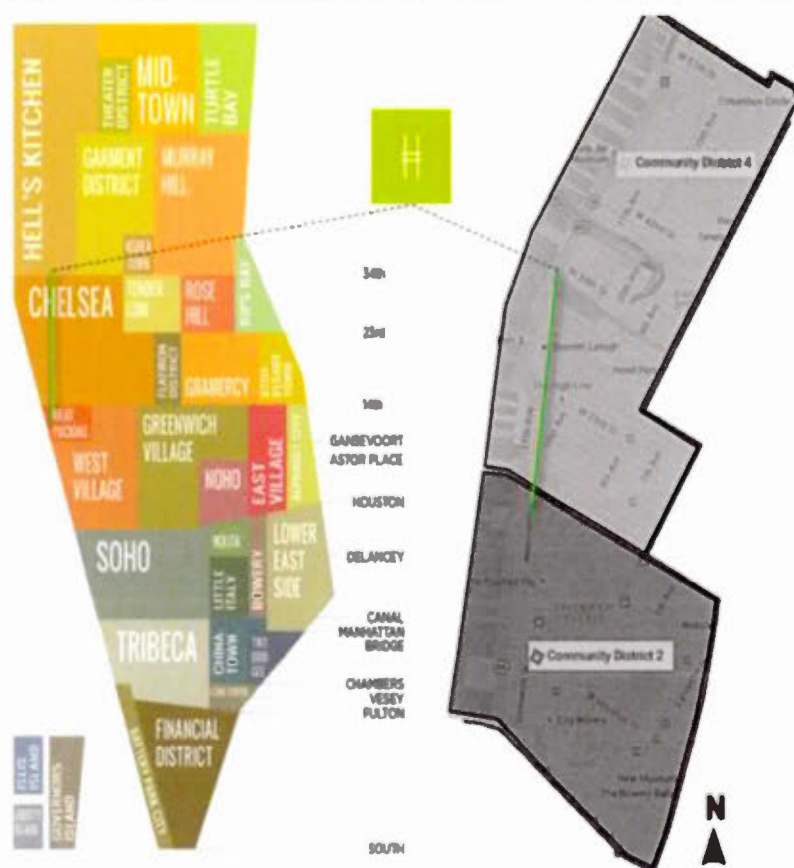
Située sur le territoire des États-Unis d'Amérique, dans l'État de New York, la High Line se trouve sur l'île de Manhattan à New York. Elle se situe pour la majeure partie à l'ouest de Chelsea (entre la Huitième Avenue à l'est et l'Hudson River à l'ouest, et de la 34e rue au nord à la 14e rue au sud) et le MeatPacking District (de la 14e à Gansevoort Street), un quartier avec une prédominance de l'industrie manufacturière, et où se trouvaient de nombreuses entreprises de conditionnement de viande. Cette trame urbaine se traduit par un héritage architectural typique avec notamment des garages, des usines ainsi que des entrepôts.

Figure 6.1 : Tracé complet de la High Line



Source : <http://www.thehighline.org/blog/2009/01/12/high-line-aerial-wall-art-and-desktop-wallpaper>

Figures 6.2 & 6.3 : Tracé de la High Line et Zones délimitées des Community Board



Source : Figure 6.2 : Manhattan Neighborhood Map by Alexander Cheek - <http://www.alexandercheek.com> ;  
Figure 6.3 : Google Maps <http://www.nyc.gov/html/mancb4/html/home/home.shtml>

La High Line (dont le tracé est visible sur les figures 6.1, 6.2, 6.3 et 6.4) traverse deux immeubles, et passe en dessous de treize autres. Elle croise 25 rues et 22 blocs de rues. Sa surface totale est de 27 500 mètres carrés, sur 2,33 km et sa largeur est comprise entre 10 et 27 mètres. Elle s'étend ainsi de Gansevoort Street à la 34ème. Les trois sections sont ainsi accessibles par douze entrées dont cinq qui sont adaptées pour les personnes handicapées et un accès direct et réservé aux résidents du condominium de luxe Le Caledonia. La High Line est ouverte tous les jours de 7 heure à 19 heure en hiver, jusqu'à 22 heure au printemps et à l'automne, et jusqu'à 23 heure en été. Son accès est gratuit.



Figure 6.4 : Carte de la High Line



Source : FHL Website, 2016 : <https://www.thehighline.org/fall-2014-map-1.pdf>

La High Line, nouvellement appelée « *The High Line Park* » est caractérisée par des plantations, inspirées du paysage qui avait pris place sur la High Line au courant de son « temps de veille<sup>37</sup> » et par l'aménagement de points de vue sur la ville et sur le fleuve Hudson<sup>38</sup>. Sur un lit de graviers mixtes, de bois et d'asphalte, le parc invite ainsi l'utilisateur à flâner au milieu de la végétation, à s'asseoir sur les bancs, et l'amène inévitablement à se rappeler l'ancien usage, par l'intégration dans certains tronçons, de voies de chemin de fer comme un souvenir subsistant de son passé industriel. La High Line, en plus des animations communautaires, propose des événements culturels, artistiques et parfois même commerciaux. Mais ce « toit vert le plus long du monde » n'a pas toujours eu cette vocation récréotouristique (Victoires du Paysage, 2014).

## 6.2 Origines et contexte du projet

L'histoire de la High Line débute lors de sa construction dans les années 1930, elle était alors comprise dans un projet public-privé plus global, appelé « *The West Side Improvement Project* », décidé conjointement par la ville, l'État de New York et la New York Central Railroad. Celui-ci consistait à surélever à dix mètres du sol, le système ferroviaire au sol, datant de 1850, afin de réduire le nombre d'accidents dans les rues saturées de Manhattan, la 10<sup>ème</sup> rue étant alors surnommée « la rue de la mort » (David and Hock, 2002). La mairie avait tenté de réduire la dangerosité des voies en y ajoutant des « *West Side Cowboys* », hommes à cheval chargés de signaler l'arrivée des trains, mais la décision de surélever l'infrastructure fut jugée plus durable. L'aménagement s'étirait sur treize miles (soit 21 kilomètres), éliminait 105 intersections voies ferrées/routes, et ajoutait 130 000 m<sup>2</sup> — à Riverside Park. Le projet coûta 150 millions de dollars de l'époque, ce qui correspondrait à plus de deux milliards de dollars actuels (David et Hammond, 2011). L'infrastructure s'étendait alors de la 34<sup>ème</sup> rue au Terminal du parc Saint John, à Spring Street. Il a été décidé que la construction aurait lieu au centre des blocs, et non au-dessus de la rue, afin de réduire les nuisances liées aux métros

---

<sup>37</sup> Tel que mentionné dans le chapitre 1, Ambrosio, Andres et Janin (2008) appellent cela le « temps de veille » qui est un temps de réflexion collective par rapport au lieu abandonné.

<sup>38</sup> Visible sur la figure 3, à gauche de la High Line, West Chelsea est bordé par les bords du fleuve Hudson, qui entoure autrement l'île de Manhattan.

aériens, et de faciliter l'accès des trains aux manufactures, aux industries et aux magasins en les faisant pénétrer directement à l'intérieur des bâtiments.

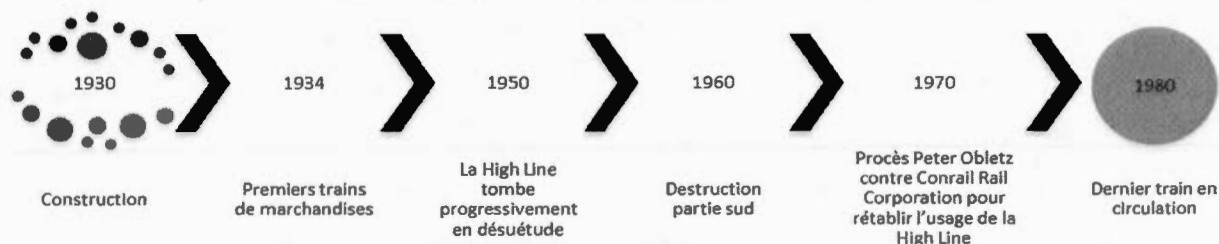
En 1934, la High Line s'ouvre aux premiers trains de marchandises, mais son histoire va vite se trouver compromise, du fait de l'augmentation du transport de marchandises par camion, un moyen plus économique, plus pratique et plus moderne que le train. Ainsi, à partir des années 1950, la High Line va tomber peu à peu en désuétude. Dans les années 1960, la partie la plus au Sud est détruite (cinq blocs à l'extrémité Sud de la structure), et en 1980, le dernier train de marchandises circule sur la High Line. Elle deviendra alors une vaste friche urbaine. Dans le milieu des années 1980, des propriétaires de terrains<sup>39</sup>, situés en dessous de la High Line, font pression sur la ville pour que l'infrastructure soit entièrement démolie, ce qui aurait pu faire émerger de nouveaux projets de développement. La High Line est alors menacée.

Dans les années 1970, Peter Obletz, un habitant du quartier Chelsea, activiste et passionné des chemins de fer, attaque en justice le projet de démolition de Conrail (Consolidated rail corporation, la compagnie de chemin de fer qui était auparavant propriétaire de la High Line), pour tenter de faire rétablir l'usage initial de la High Line, à savoir le transport de marchandises par voie ferroviaire et qu'en parallèle lors des temps d'inactivité celle-ci soit utilisée pour un usage public. Mais s'il a finalement échoué à convaincre la Ville et l'administration du Maire Guiliani de réutiliser la High Line, son combat initial a cependant ouvert la voie à d'autres projets pour la High Line.

---

<sup>39</sup> Le groupe Chelsea Property Owners, composé de propriétaires privés, était prêt à dépenser des millions de dollars dans une campagne de « *lobbying* » pour convaincre le propriétaire du chemin de fer ainsi que la ville, l'État et les fonctionnaires fédéraux afin de démolir la High Line dans les années 1990 (NYT, 2002). L'argument de base du groupe était que la suppression de l'ancienne ligne de chemin de fer créerait de plus grandes possibilités de développement économique public et privé dans la région. Un slogan populaire de la campagne reflétait d'ailleurs cela: « *Money doesn't grow on trees and last we checked it isn't growing in the weeds of the High Line* » (Hammond, 2007).

Figure 6.5 : Chronologie de la reconversion de la High Line de 1930 à 1980



Source : Production personnelle

### 6.3 Les principales étapes de la requalification urbaine dans un quartier en redéveloppement

À l'origine de la création de l'organisation FHL, il s'agissait de deux hommes, Joshua David (qui était un rédacteur pigiste dans le domaine de l'art et du design, résident à Chelsea) et Robert Hammond (un artiste à temps partiel avec de l'expérience dans le marketing et la vente, vivant à Greenwich Village). Ils se sont rencontrés lors d'une rencontre du *Community Board*, qui avait à l'ordre du jour la démolition de la High Line dans la fin des années 1990. En apprenant que rien ne s'organisait pour contester ce projet, Hammond et David se sont liés d'amitié et ont commencé une campagne « *out of their kitchens* » (Hammond, 2007). À partir de là, ils ont défendu la High Line et tenté de comprendre comment il était possible de la sauver et de la préserver (Entrevue avec Compton, 16 décembre 2015). C'est ainsi qu'en 1999, FHL a été créé<sup>40</sup>.

*When we founded Friends of the High Line in 1999, our mission was not only to save the High Line from demolition, but to find a new use for the structure as an innovative and democratizing public space (David et Hammond, 2011).*

<sup>40</sup> « The one thing about a Friends of The High Line group, that's a way for a neighborhood to coalesce around a park and to help support it because almost any park in almost any city gets neglected after a while. It takes basically citizens to say, "You can't let this happen. We have to fix this park up. We have to get it. Have more money invested in it." So that's why some parks in New York that don't have big enough constituencies look very worn out. Or the neighborhood won't unite to demand that it be better because, of course, part of it is poverty. In poorer neighborhoods, people don't have time to get a whole group of people together and fight for their parks. And I'm sure it happens where you live. Some parks are nice and some parks, it's like no one seems to care about or not enough people care about it » (entrevue avec Russell, 7 Janvier 2016)

L'objectif initial de David et Hammond était de faire connaître au grand public l'existence de la High Line et de mobiliser les décideurs locaux afin de discuter de sa réutilisation. C'est au début des années 2000 qu'ils ont proposé à la Ville de New York de préserver l'infrastructure et de la transformer en un espace public, dans l'optique d'une réappropriation du site par les New-Yorkais. Leur engagement est véritablement la première étape qui a conduit à la requalification de la High Line. La menace immédiate provenait des propriétaires fonciers qui voulaient démolir la structure. La première étape était donc de développer un mécanisme qui permettrait d'apaiser ces propriétaires afin qu'ils cessent de s'opposer au projet de préservation, et dans un second temps, de créer la possibilité de reconverter la High Line en espace public.

Figure 6.6 : Chronologie de la reconversion de la High Line de 1980 à 2002



Source : Production personnelle

Les FHL ont alors mandaté l'organisme DTSP<sup>41</sup> puis la firme HR & A, Hamilton Rabinovitz & Alschuler (à la demande de la Ville) pour réaliser des études de faisabilité. Ces études feront alors valoir que sa suppression ne créerait pas plus de possibilités de développement économique public/privé dans le secteur et qu'au contraire, sa reconversion combinée avec un rezonage créerait le cadre réglementaire nécessaire pour générer des recettes fiscales

<sup>41</sup> En 2001-2002, une étude, menée de concert par deux architectes Casey Jones et Keller Easterling de l'organisation à but non lucratif Design Trust For Public Space « *who spent 12 months meeting with community groups, development experts and design professionals to evaluate the feasibility of reuse alternatives* » et les FHL, établit une base de travail sur les possibilités de conservation et de réutilisation du site (DTSP, 2015d). « *They researched and analyzed the High Line's historical significance, physical conditions, local zoning, current land use and community needs, and evaluated all the possibilities for the High Line – demolition, reuse for transit, reuse for commerce and reuse for open space* ».



importantes tout en satisfaisant les intérêts de développement local. L'opposition<sup>42</sup>, à court d'idées pour la revitalisation du secteur et d'arguments pour les intérêts publics ont semblés dépassée selon les partisans de la reconversion de la High Line (High Line History).

*The resulting study, Reclaiming the High Line, determined that reuse outweighed demolition, the design should focus on pedestrians, commercial potential existed alongside the High Line, and a walkway atop of the High Line would cause values of adjacent properties to rise due to the proximity to this open public space (DTPS, 2015d).*

L'objectif principal du projet de reconversion selon les FHL, était de « *saving the High Line, and transforming it into an incredible public open space* » ou autrement dit préserver et réutiliser cet espace en friche pour le reconvertir en espace vert public aérien (FHL website, 2016 b). Mais plus concrètement et au regard de l'enquête de faisabilité, il s'agissait de rendre l'espace « *walkable* » pour les piétons, d'offrir aux visiteurs une variété d'environnements avec des plantations qui étaient présentes à l'origine. L'art sous plusieurs formes devait faire partie de la conception et de la programmation événementielle de la High Line dans un espace qui se devait d'être récréatif, contemplatif, avec quelques utilisations commerciales (sans pour autant le transformer en centre commercial). Et enfin, le zonage devait permettre d'attirer des financements privés et ainsi bénéficier à cet équipement public. Tels étaient les objectifs du projet : « *[...] to connect communities, generate economic activity, inspire bold design solutions and improve the urban condition [...]* » (DTPS, 2015d). L'ensemble devait être unifié, progressif et inclusif (entendu qui tient compte des besoins de la communauté, des entreprises et des propriétaires, de l'État et de la Ville).

C'est ainsi qu'en 2001, la Ville (sous la gouvernance du nouveau Maire Bloomberg) adopte un nouveau plan de zonage pour Chelsea, principalement à l'est de la 10ème avenue, cela dans le but de faciliter le développement résidentiel à des endroits appropriés, et de surcroît la mixité dans ce quartier industriel. En mars 2002, les FHL obtiennent le premier soutien

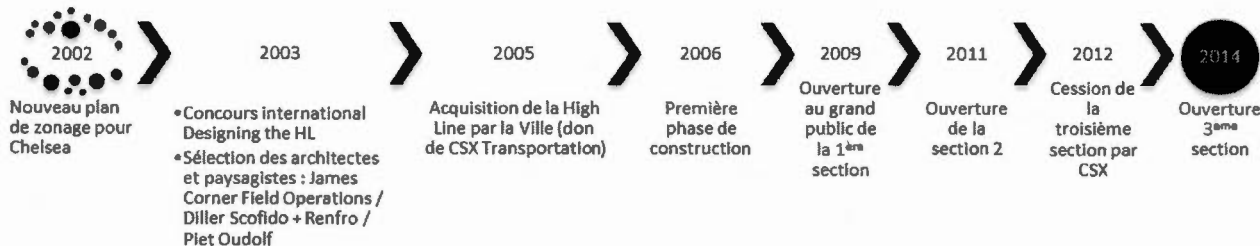
---

<sup>42</sup> Entendu l'ancienne administration Giuliani et les Chelsea Property Owners.

municipal, lorsque le Conseil Municipal adopte une résolution préconisant la réutilisation de l'infrastructure et que le Department of City Planning a priorisé le projet et chargé le personnel d'élaborer une stratégie pour lier le renouvellement de la High Line avec le renouvellement du quartier de West Chelsea (projet convergent).

En décembre 2002, la Ville de New York négocie avec la STB (Surface Transportation Board) la transformation de la High Line en espace public aérien piéton. Elle obtient un CITU (*Certificate of Interim Trail Use*) qui permet d'utiliser les corridors ferroviaires dans un but récréatif (FHL blogue, 2005 c). Un nouveau pas est franchi et le projet de requalification est soutenu politiquement et publiquement par la ville et l'État de New York. Après avoir engagé le processus, et avoir obtenu gain de cause auprès des instances politiques, la prochaine étape du projet est de gagner la communauté et de trouver des idées originales.

Figure 6.7 : Chronologie de la reconversion de la High Line de 2002 à 2014



Source : Production personnelle

C'est ainsi qu'en 2003, de janvier à juillet, se déroule un concours international « *Designing the High Line* », regroupant plus de 720 équipes internationales organisées par FHL. Le jury, composé de la Ville et des FHL, a sélectionné l'équipe d'architectes paysagistes de James Corner Field Operations, la firme d'architecte Diller Scofidio + Renfro, ainsi que des paysagistes tel que Piet Oudolf ou encore des experts en horticulture, en sécurité, en maintenance, en art publique, etc. Les principales valeurs mises en exergues sont celles liées aux aménités du réaménagement du site en espace public dans un milieu urbain. Il s'agit en effet de séparer la circulation automobile et la circulation piétonne, de créer un lieu accessible

de façon universelle (adapté aux personnes à mobilité réduite notamment) et que l'on peut rejoindre depuis les bâtiments existants. Les autres objectifs du concours étaient de définir la hauteur et la volumétrie des nouvelles constructions, de maîtriser l'introduction de la fonction résidentielle, de maintenir les fonctions artistiques et manufacturières existantes et de créer des zones résidentielles abordables.

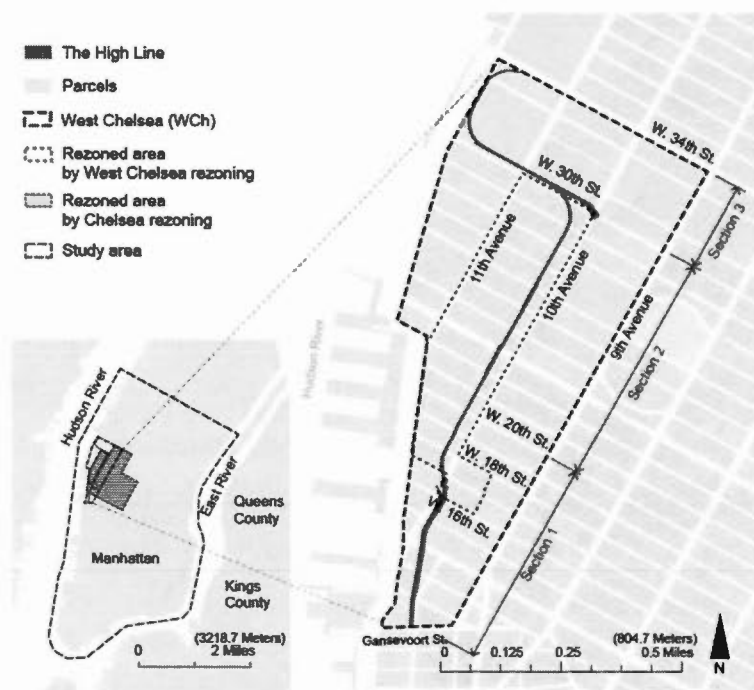
Du point de vue de la communauté, il était question de créer et de partager les idées que le public souhaitait voir mises en œuvre dans le futur parc et par la même occasion d'obtenir du soutien pour le projet (David et Hammond, 2011, p. 53).

*[...] invite local residents and business-owners and all interested New Yorkers to come tell FHL which designs you liked (and which ones you didn't like) and let us know what good ideas might have been missed by all 720 competition entrants* (Friends of the high line blog, 2003a).

Suite à cela, le processus de conception et de décision a été engagé et pour ce faire, plusieurs événements participatifs (nous en comptabilisons 10 au total) ont été mis en place à partir d'octobre 2003 et cela jusqu'à l'ouverture du parc de la High Line (que nous allons développer dans le chapitre suivant).

Parallèlement, les propriétaires privés, le long de la High Line, furent autorisés à transférer leurs droits de développement sur d'autres sites dans le district nouvellement créé (Mirsky, 2007). Le 23 juin 2005, le Conseil municipal approuve les propositions du Department of City Planning pour le texte de zonage et les modifications affectant la région de West Chelsea (Community Board District 4 Manhattan). Cette zone est délimitée par la 10<sup>ème</sup> et 11<sup>ème</sup> avenue et par la West 30<sup>th</sup> Street au sud et la West 16<sup>th</sup> Street au nord. La proposition amorce la création du West Chelsea et offre des possibilités pour les nouveaux développements résidentiel et commercial, facilite la réutilisation de la High Line et participe à l'implantation florissante des galeries d'art du quartier (plus de 200 actuellement, Chelsea Galleries, 2015).

Figures 6.8 : Localisation de West Chelsea (WCh), de la High Line et délimitation du rezonage



Source : Figure 6.8 : Aerial image of Midtown Manhattan West, NYC ©2012 The High Line

En novembre 2005, la compagnie CSX Transportation fera don de la structure à la Ville et signera également un accord sur l'usage des voies (Trail Use Agreement). La conversion s'est réalisée selon une procédure de « *rail banking* », un mécanisme prévu par la loi fédérale depuis 1983 (Rails To Trails Conservancy, 2011). Cette législation engage, en fait, les communautés et les villes qui se prévalent de l'opportunité d'aménager ces anciennes voies en sentiers de toutes sortes, à maintenir le tracé linéaire afin de permettre un éventuel retour à la fonction initiale de transport sur rail. Le projet du High Line est le premier projet de conversion d'une voie aérienne (Voir Vert, 2015). Ces deux actions préservant l'infrastructure en dessous de la 30th Street.

En avril 2006, la première phase de construction de la High Line débute. Elle comprend la Section 1 (de Gansevoort Street à 20th Street), et commence par l'enlèvement des rails, du ballast, ainsi que le dégarnissage de la structure, ce qui inclut l'enlèvement du gravier, de la

terre, des végétaux et d'une couche de béton superficielle ainsi que la peinture originale contenant du plomb. S'en suit un sablage de l'acier, des réparations sur le béton et l'installation de systèmes de drainage. Cette première phase ne consistait qu'à rendre la structure viable et opérationnelle pour accueillir les aménagements publics. En 2008, les premiers travaux d'installation de points d'accès, de mobilier urbain, d'éclairage et d'horticulture débutent. Ceux-ci s'achèvent en juin 2008, faisant de la Section 1, un parc public, qui s'ouvrira au grand public en juin 2009.

La Section 2 (de West 20th Street à West 30th Street) ouvre au public deux ans plus tard, en juin 2011. CSX Transportation a annoncé en août 2012 la cession à la ville de la troisième section, qui comprend une ancienne gare de triage (Voir Vert, 2015). En septembre 2014, la section 3, soit le dernier segment s'ouvre au nord jusqu'à la W. 34 th Street. L'ensemble du parc est enfin devenu accessible au public. Soigneusement aménagé par le paysagiste Hollandais Piet Oudolf, ce tronçon offre une place importante à la nature « brute » dans la mesure où les aménagements paysagers restent relativement fidèles à l'état dans lequel il se trouvait avant l'intervention, c'est-à-dire investis par de nombreux végétaux. Selon les architectes et paysagistes, le résultat est à la hauteur des attendus d'un point de vue architectural, paysagiste, artistique, économique et commercial tout du moins<sup>43</sup>.

#### 6.4 Les acteurs de la reconversion de la High Line et leurs compétences

Les intervenants en jeu, ou les parties prenantes de la reconversion de la High Line sont multiples et sont issus du secteur privé et public. Nous avons ainsi identifié l'organisme FHL comme la pierre angulaire de ce réseau en étroite collaboration avec la Ville de New York<sup>44</sup> et les différents départements affiliés tels que le City Planning ou encore le Département parks and recreation. En second lieu, il y a les représentants gouvernementaux<sup>45</sup>, les instances de

<sup>43</sup> « *Architects said it looked exactly like the renderings, which almost never happens, because renderings tend to present idealized visions that cannot always be achieved. But in this case, the idealized vision had been achieved. After 10 years of work* » (Hammond et David, 2011, p. 121-122).

<sup>44</sup> À partir de mars 2002 selon les FHL et qui a changé de gouvernance en temps opportun, car le Maire Giuliani y était fermement opposé.

<sup>45</sup> Dont Hillary Clinton et Charles Schumer qui était à cette période sénateurs.



concertations (telle que les community board 2 et 4), ainsi que des promoteurs et une multitude de donateurs privés<sup>46</sup> issus de l'élite new-yorkaise<sup>47</sup>. Les partenaires privés ont ainsi collaboré avec le gouvernement et ont joué un rôle déterminant dans le façonnement de la Ville de New York, le quartier de West Chelsea (entendu son paysage économique et social)<sup>48</sup> et plus particulièrement dans le cadre de la reconversion de la High Line<sup>49</sup>. Quant aux experts et nouveaux professionnels de l'urbain, nous pouvons citer les architectes et paysagistes ainsi que l'organisme DTPS dont nous avons parlé plus tôt. Nous ne pouvons pas par contre parler de partenariat avec l'organisme PPS, mais plutôt d'un mandat avec des prestataires de services (car même s'ils ont été très peu impliqués dans le processus, ils ont été officiellement consultés très tôt par les FHL, entrevue avec Kent, 7 janvier 2016). L'ensemble de ces acteurs seront représentés en annexe sous forme de matrice qui inclue autrement, les personnes que nous avons interrogées en tant qu'experts/habitants de West Chelsea (Annexe F).

Tableau 6.1 : Tableaux des acteurs de la reconversion de la High Line

ACTEURS POLITIQUES	ACTEURS DE LA SOCIÉTÉ CIVILE	ACTEURS ÉCONOMIQUES	EXPERTS CONSULTANTS ET NOUVEAUX PROFESSIONNELS DE L'URBAIN
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Membres du Congrès</li> <li>• Etat de New York</li> <li>• Ville de New York (Administration du Maire Giuliani puis Bloomberg)</li> <li>• Department of City Planning</li> <li>• Department Parks and recreation</li> <li>• Department Cultural Affairs</li> <li>• NYC Economic Development Corp.</li> <li>• US Federal Surface Transportation</li> <li>• Surface Transportation Board</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Friends of the High Line</li> <li>• Community Board 4&amp;2</li> <li>• Fulton House</li> <li>• Afford Chelsea</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Investisseurs (Bailleurs de fonds) : Chelsea Property Owners</li> <li>• Donateurs</li> <li>• Propriétaires fonciers : Conrail puis CSX Transportation</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• PPS Project For Public Space</li> <li>• DTPS Design Trust for Public Spaces</li> <li>• Firms HR&amp;A</li> <li>• Architectes, paysagistes (James Corner, Field Operations + Diller Scofidio + Renfro + Piet Oudolf)</li> </ul>

Source : Production personnelle

<sup>46</sup> Estimé en 2009 à 1500 donateurs (Finn, 2008)

<sup>47</sup> Avec notamment des notables tels que Diane Von Furstenberg, Barry Diller, Micheal R. Bloomberg qui a été à titre privé donateur à hauteur de plusieurs millions de dollars (Foderaro, 2011)

<sup>48</sup> « *Under the leadership of Mayor Michael R. Bloomberg, private partners have begun to collaborate with city government in ways that push new boundaries and allow government to embrace an entrepreneurial spirit* » (Freedman Consulting, 2015).

<sup>49</sup> Ces éléments font d'ailleurs apparaître que les partenariats créés représentaient une forme de gouvernance hybride public-privé.

## 6.5 Au terme de l'ouverture de la troisième et de la dernière section

Ainsi, 15 ans après la formation des FHL, la structure ferroviaire a été préservée, valorisée et transformée en un espace public vert. Les FHL, initiateurs du projet, ont ainsi réussi à convaincre la mairie de New York de financer et de contribuer à l'aboutissement du projet. Pour Gehl (2008), l'image de l'espace public et les représentations auxquelles elle renvoie dépendent non seulement de la qualité esthétique de son aménagement, mais aussi de l'intensité de sa fréquentation et de son utilisation. Et c'est justement par ce que la High Line est devenue un haut lieu de fréquentation new-yorkaise voire internationale et quelle offre quelque chose d'unique à la société qui la fréquente. Selon La Fabrique de la cité (2001), la High Line est « *un exemple abouti de la collaboration entre citoyens, acteurs publics et privés qui malgré des intérêts parfois divergents ont su redonner vie à ce lieu, abandonné depuis 30 ans* ». Avec près de 6 millions de visiteurs par an, la High Line propose un nouveau paradigme des pratiques commerciales avec un système économique différencié (FHL website, 2016).

*Almost a decade after the Giuliani administration tried to tear the High Line down, it has been turned into one of the most innovative and inviting public spaces in New York City and perhaps the entire country [...]* (National Geographic, 2011).

En outre, d'une friche industrielle ferroviaire à une reconquête urbaine, la High Line est ainsi devenue un symbole de la rénovation urbaine, en qualité de ressource publique préservée. Ce processus long de reconversion qui, nous l'avons vu, a duré plus de 3 décennies entre le moment où la High Line était qualifiée de friche urbaine et le moment où elle est devenue ce parc linéaire nous a invités à nous replonger dans l'histoire et nous amène surtout à considérer l'ensemble des systèmes d'influences qui l'ont construite. De là à affirmer que les interventions ont répondu aux attentes et aux besoins de la communauté, il convient de revenir sur le processus mis en œuvre pour cette structure qui se dit ouverte, démocratique et qui travaille depuis son ouverture à établir des relations plus étroites avec ses voisins.

## CHAPITRE VII : LA HIGH LINE, ENTRE PROJET URBAIN ET PROJET COMMUNAUTAIRE

Ce chapitre a pour objectif d'analyser le projet de réaménagement de la High Line à travers : le processus participatif mis en œuvre lors du réaménagement de cette friche industrielle et ferroviaire et plus généralement pour la revitalisation de West Chelsea, le rôle des FHL, l'implication de la communauté qui a eu lieu au cours du processus, et subsidiairement les résultats de ces processus en termes d'appropriation. Ce chapitre reprendra donc le projet sous l'angle des impacts sociaux générés par ce projet de reconversion.

### 7.1 Le processus participatif

Nous avons identifié trois étapes dans ce cheminement que nous allons analyser ici. La chronologie complète contenue dans ces différentes étapes est décrite dans l'annexe G, qui identifie chaque événement, les modalités d'intervention et les objectifs visés.

Tableau 7.2 : Récapitulatif des étapes du cheminement de reconversion de la High Line

ETAPES	DATE	OBLIGATIONS	LIEUX	INTERVENANTS	PUBLIC PRESENT
Processus d'information, de sensibilisation et de soutien "campagne" (Processus d'information)	1999-2002	Informelles	West Chelsea	FHL en collaboration avec DTPS	- Residents locaux qui vivent à proximité du site - Communauté élargie
Concours d'idées – Ouverture du débat public (Processus d'information et de conception)	2002-2003	Legales	West Chelsea / New York City	FHL Ville de New York En collaboration avec l'organisme DTPS	- Residents locaux qui vivent à proximité du site - Communauté élargie
Publics meetings and hearings / Publics forums (processus de conception et de décision)	2003-2009	Legales	West Chelsea / New York City	FHL Ville de New York (Department of Parks and Recreation, Department of City Planning, Office of the Deputy Mayor Economic Development and Rebuilding) en collaboration avec l'équipe DTPS et les architectes/paysagistes sélectionnés lors du concours d'idées	- Residents locaux qui vivent à proximité du site - Communauté élargie

Source : Production personnelle

### 7.1.1 Étape 1 : le processus d'information, de sensibilisation et de soutien

En premier lieu, et après avoir créé l'organisme FHL, David et Hammond ont commencé par recueillir du soutien auprès de la communauté élargie (entrevue avec Compton, 16 décembre 2015). Nous avons ainsi listé un certain nombre d'événements à partir de la création de l'organisme. De l'appel à leur réseau personnel<sup>50</sup>, à la réalisation de deux études de faisabilité, en passant par des présentations dans des instances locales de concertation<sup>51</sup> (entendu comme une pratique de lobbying), à une exposition, à l'organisation d'événements communautaires, de souper-bénéfices voire d'une série d'échanges informels avec la communauté matérialisés par un porte-à-porte avec les voisins de la High Line.

Cette étape informelle avait pour objectifs de rallier d'autres personnes à leur cause, de captiver des personnes influentes de New York et plus largement du gouvernement (autrement dit de gagner le soutien des instances démocratiques et des décideurs locaux). Il était aussi question de faire parler du projet et d'obtenir un plus large soutien du public, mais aussi de la communauté riveraine (les événements communautaires au sein du quartier ont rassemblé plus de 5 000 personnes en 2007). Cette étape a été exclusivement initiée par l'organisme FHL en collaboration avec l'organisme DTPS.

### 7.1.2 Étape 2 : l'ouverture du débat public

Matérialisée sous la forme d'un concours d'idées à partir de 2002, les FHL ont organisé cet événement en collaboration avec la Ville de New York et l'organisme DTPS.

*The range of ideas presented in the competition opened our minds to the endless possibilities that the High Line suggests said Vishaan Chakrabarti, Director of the*

---

<sup>50</sup> Dont Gifford Miller, colocataire de Hammond au collège, qui était entre 2002 et 2005 Speaker of the New York City Council avant d'être remplacé par Christine Quinn.

<sup>51</sup> Selon Compton, il est important de préciser que l'idée émergente, de préserver la structure et de la reconvertir en parc était du point de vue de l'assainissement, de la réalisation et de l'entretien extrêmement coûteux. En ce sens, il y avait beaucoup d'opposition à traduire cet espace en parc. À chaque fois, le conseil était divisé équitablement (non approuvé / non désapprouvé), ce ne fut pas un soutien unanime pour la High Line (entrevue avec Compton, 16 décembre 2016).

*Manhattan Office of the New York City Department of City Planning and a competition juror. [...] «As we move toward implementation, that openness of mind will be critical for creating a unique public amenity for the West Side, and in fact for all of New York City» (FHL blog, 2003).*

Ce concours était une manière d'ouvrir la discussion et d'obtenir des suggestions selon Compton, qui était par ailleurs membre du jury en tant que Co-Chair, *Chelsea Preservation and Planning Committee*, auprès des FHL, mais aussi d'architectes (*Landscape architects*), de professeurs d'architecture, du *Director of the New York Planning*, et de consultants en design et en art (Dia Art Foundation, 2015).

Nous passons ainsi de l'étape « *Saving the High Line* »/« *Reclaiming the High Line* » à l'étape projet « *Designing the High Line* ». L'exposition des 13 projets sélectionnés s'est déroulée au Grand Central Terminal et le premier panel de discussion qui a eu lieu au New York Public Library, soit en dehors du périmètre de la High Line/de West Chelsea.

*Then they had a series of design competitions to get input from the community saying, "What would you like to see? What is important?" (entrevue avec Compton, 2016).*

Il y a eu par la suite un premier « *public forum* », organisé par FHL, qui a eu lieu au cœur de West Chelsea fin 2003 et a accueilli plus de 400 participants<sup>52</sup>.

*At the forum, participants will review proposals created in the Designing the High Line competition, share ideas, express priorities, and determine a set of community goals for the High Line's design. These community goals will ultimately be given to prospective design teams as part of a formal Request for Proposals (FHL blog, 2003).*

La sélection de l'équipe de conception et le développement du plan directeur se fera ainsi en huis clos au City Hall avec l'équipe du Maire, le *City Planning Department* et les FHL en pourparlers en prenant en considération (Hammond, 2007) les éléments plus ou moins appréciés par le public (large) consultés plus tôt.

---

<sup>52</sup> « *Residents and business-owners in the High Line area and the public at large* ». Nous n'avons pas d'autres données sur le profil de ces participants.



Une nouvelle étape a ainsi été atteinte et les FHL ont mis un point d'honneur à rencontrer régulièrement la communauté pour alimenter le processus de conception (Hammond et David 2011, p. 95). Même si, comme le précisera Hammond :

*The designers often don't like to do this early in the process, they don't want the community reject their ideas before they can develop them fully and present them in their best light, with renderings and models. But you don't have to do everything the community suggests (p. 96).*

Cette étape, légale a permis de solliciter les commentaires et les idées de la communauté élargie dès le début du processus de conception.

#### 7.1.3 Étape 3 : Les «publics meetings and hearings» ou «public forums»

Cette dernière étape a alimenté et dirigé le processus de décision de 2003 à 2009 sous forme de forums. L'intégralité de ces forums a été organisée par les FHL, avec la collaboration de la Ville de New York (entendu que différents départements ont été impliqués à différents degrés et temporalités au cours de ces dix années — tels que *the Department of Parks and Recreation, the Department of City Planning, the New York City Economic Development Corporation, and the Office of the Deputy Mayor for Economic Development and Rebuilding*) ainsi que l'équipe DTPS. Les participants ont parfois été accueillis par *Hudson Yards Development Corporation (HYDC)* and *Manhattan Community Board 4* notamment quand il s'agissait d'engager des discussions au sujet des plans de développements pour le « Rail Yards » à partir de 2007.

Plus concrètement, il s'agissait en général d'une séance de présentation et d'une « courte » séance de questions-réponses voire d'observations et de recommandations.

*We're committed to involving the public in the design process so that the High Line becomes a place that is welcoming to all the diverse members of our community and city. Feedback from the public will continue to shape these designs as they evolve (FHL, 2005).*

Il était également d'usage d'apporter des éléments de réponses via un bulletin électronique. Au regard de l'achalandage et de la popularité de chacun des forums, les FHL recueillaient les questions pour apporter par la suite, avec l'équipe la plus à même de communiquer sur le sujet (équipe de conception, FHL et acteurs de la Ville) des réponses détaillées aux participants et fournissait des explications sur les choix proposés par l'équipe de conception. De plus, chaque événement a fait l'objet d'une transcription de la session de question-réponse et en reprenant les échanges majeurs qui se sont déroulés.

Ainsi plusieurs forums ont eu lieu de 2004 à 2009 (nous en comptabilisons neuf par la suite avant l'ouverture de la première section). La majorité des événements se sont déroulés dans West Chelsea, sauf l'exposition qui s'est déroulée fin 2005 (et qui a duré six mois) au MOMA (Museum of Modern Art de NYC) dans le Midtown Manhattan (MOMA, 2005).

#### 7.1.4 Au terme des processus participatifs

Dans ce contexte, les éléments rapportés illustrent que le rôle des FHL avec le soutien technique et financier de la Ville de New York, du City Planning et du Département Parks and recreation principalement, ont mis en œuvre des méthodes de planification participative qui ont encouragé la participation de la communauté au sens large. La stratégie appliquée entre les différents processus participatifs (présentations au sein des instances locales de concertation, lors de réunions publiques, de forums et transmission de bulletins d'information électroniques) a notamment mis en exergue ces efforts d'information, de sensibilisation et d'inclusion.

Au terme de l'ouverture de la troisième et de la dernière section, nous reconnaissons qu'au-delà de la réussite esthétique du site, de par sa végétation luxuriante et de ses aménagements, la High Line est née grâce aux idées d'une partie de la communauté et de ce processus concerté. Il nous est difficile de déterminer quel est le pourcentage d'idées reprises par les concepteurs.

*We couldn't had done the HL without NYorkers elected officials, but I always describe the HL as a bottom-up project, our project began at the community level, It was*

*bottom-up from a bunch of a very sophisticated architects and planners.* (Hammond et David, 2011, p. 127)

Aussi, et selon Kent<sup>53</sup>, on a donné le crédit aux FHL et à la Ville pour l'espace, mais c'était en fait la communauté qui a vraiment créé la demande, rendue possible cette reconversion et développer cette vision. Il modère ces propos en citant qu'en un sens, le projet était biaisé, car si le processus est louable, le projet en lui-même est discutable<sup>54</sup>.

Pour Soulellis, il n'est pas question de mettre en cause le processus et les efforts catalytiques réalisés pour intégrer la communauté. Il cite alors de la participation comme un modèle de la voix de la communauté, une sorte d'idéal et d'un fantasme devenu réalité. Mais selon lui, ce qui est arrivé après est plus complexe, car sont entrés en ligne de compte les intérêts privés et gouvernementaux<sup>55</sup>.

Corroborée par Compton, et même si la High Line a été fondée par la communauté, celle-ci ne s'attendait pas à ce résultat. Selon lui cet « *highly-structured environment* », est un espace ouvert sur les bâtiments environnants, où il n'est parfois pas possible de marcher côte à côte,

---

<sup>53</sup> « *Generally though, I think high line's process is a model process and the organization is a model organization. I think what people should learn from them throughout is actually more about the process and the organization, not so much about the product. The project is debatable. That's a different issue, but I think the best lesson that's the most replicable is actually the process through which it was created, which isn't perfect by any means. It's very different from what we usually do, but also the management entity that was created out of it and how the process created that management entity, to continue to evolve and to build the constituency for the space. I think the design came out of that. [...] It's almost like, "Oh, if we want a High Line, we should hire this designer." No. You should actually copy the process and maybe you don't even need a High Line. Maybe you want something else* » (entrevue avec Kent, 7 Janvier 2016).

<sup>54</sup> Pour Kent, le parc n'est pas assez diversifié en termes d'activité. Il semble que les endroits où il y a une atmosphère plus conviviale sont dans les espaces où les gens peuvent façonner leurs souvenirs et avoir l'envie de revenir. Cela est possible avec un design souple (comme des chaises mobiles et de l'art en rotation), où les gens sont autorisés à façonner les espaces eux-mêmes, des espaces qui ne sont pas déterminés par la conception. « *The beautiful design parks are nice, but those are the things you see once, you don't need to keep coming back to* ». (entrevue avec Kent, 7 Janvier 2016)

<sup>55</sup> « *I believe that there's a far more complicated chain of events that has happened that involves private development, the government, the local city government enacting the zone, in the various ways it has, and the tourism industry, and how those things have come together to create the energy that's here. [...] In a way that wasn't necessarily connected to the community in a strong way. That's my perception. I don't know how accurate, actually, that is, but my perception is that the city has not approached urban development in a very equitable way with less privileged communities. [...] What are the city's priorities with urban development?* » (entrevue avec Soulellis, 8 janvier 2016).

et qui ne fonctionne pas forcément pour le quartier<sup>56</sup>. Comme si finalement cette vision du succès était encore synonyme de croissance, d'architecture ou encore liée à la hauteur des bâtiments, et cela au détriment du sens du lieu et des communautés. Certaines associations civiques se sont d'ailleurs senties en retrait, tant les applaudissements des planificateurs, de certains médias et du gouvernement sont devenus assourdissants lors de son inauguration (Lesley Doyel, Co-President, Save Chelsea, 2016).

Cela révèle que les choix opérés ont nécessité la conciliation des intérêts des différents acteurs engagés dans le projet, de plus grande échelle, de revitalisation de West Chelsea. En effet, les éléments recueillis mettent en exergue la difficile conciliation des intérêts de chacun des acteurs clés, ce qui a soulevé une forme de controverse<sup>57</sup> (entrevue avec Compton, 16 décembre 2015, entrevue avec Lafarge, 22 décembre 2015). Pour Russell et Soulellis, cela à avoir avec son emplacement et ce qui est arrivé autour du projet de reconversion. Les investisseurs se sont attelés à tirer parti des plans locaux de modification de zonage afin de faire place à de nouvelles opportunités de développement à l'intérieur et autour de la zone<sup>58</sup>. Entendu que les forces en jeu, ou ce que le projet a permis ou alimenté ont totalement transformé cet environnement<sup>59</sup>.

---

<sup>56</sup> « *I think their success largely came about because they were able to draw in interest both with the community and then outside the community. This is certainly the wealthy supporters I was talking about. I would say many, if not most of them, do not live in the community and more of the community of New York as whole, yes* » (entrevue avec Compton, 16 Décembre 2016).

<sup>57</sup> « *Sometimes their interests are very different from the interests of the community at large so that they will support developments, for example, large out-of-scale, because they get something out of it. It's not necessarily the best thing for the community* (entrevue avec Compton, 16 Décembre 2016) ». Pour Lafarge, la Ville a vraiment réalisé l'importance vitale des espaces verts pour les communautés, pour la santé et pour le développement (notamment le développement commercial), en soi pour tout ce qui importe à la ville, et tout ce qu'elle représente. « *The High Line was this new breed of Park, this public-private partnership. So a lot of people find that very controversial. It has created a kind of town [...]* » (entrevue avec Lafarge, 22 décembre 2015).

<sup>58</sup> Le changement de zonage, tel que nous l'avons mentionné précédemment, a permis de créer la High Line et la planification participative sont des obligations légales dans ce cadre. Selon Soulellis, Compton et Russell, ce rezonage a permis le développement privé et la revitalisation du quartier de West Chelsea.

<sup>59</sup> Entendu que la modification des plans locaux ont fait place à de nouvelles opportunités de développement à l'intérieur et à l'extérieur de la zone et ainsi bénéficié au futur équipement public. « *Some people, many people, didn't know about it but most people do not understand the details of the zoning that surround the creation of the High Line. Because of that, the community has been surprised by many of the changes, the large scale of the development* » (entrevue avec Compton, 16 Décembre 2016). – « *Then they'd need to do the rezoning so that the*

Ainsi, le rezonage a, selon Soulellis, encouragé le développement privé et permis la revitalisation du quartier de West Chelsea d'une manière qui n'a pas vraiment favorisé la communauté (Annexe H - Revitalisation de West Chelsea<sup>60</sup>). Il est clairement établi que West Chelsea est confronté à un phénomène de gentrification facilité par le rezonage et par la High Line (entrevue avec Compton 16 décembre 2015 ; entrevue avec Russell 7 janvier 2016 ; entrevue avec Lafarge, 22 décembre 2015 ; entrevue avec Soulellis, 8 janvier 2016 ; entrevue avec Kent, 7 janvier 2016 ; entrevue avec Brassard 7 janvier 2016 ; entrevue avec Renn, 23 décembre 2015 ; entrevue avec Acevedo, 7 janvier 2016 ; Currid-Halkett et Yoon, 2014 ; Wilson, 2005 ; Ouroussoff, 2006).

Pour Russell et Compton, il est clair que la High Line est originale et populaire, il est clair que c'est un succès. Mais au-delà d'être reconnu comme tel, la High Line semble être un moteur, un espace profitable pour le développement économique du quartier et de la Ville en générale, qui ne sert pas les intérêts de la communauté<sup>61</sup> et est même sujet à des plaintes relatives aux modes de financement<sup>62</sup> selon Compton, Lafarge, Brassard, Renn, Acevedo et Kent (Annexe I – Controverse liée aux modes de financement). Et comme le citera Moss dans son article, qui a provoqué un tollé :

*This is good news for the elite economy but not for many who have lived and worked in the area for decades (Moss, 2012).*

---

*city would derive the advantage of having a lot of new development. That probably pushed the rezoning to the front burner. That was the sequence » (entrevue avec Russell, 7 Janvier 2016).*

<sup>60</sup> L'annexe H recueille des informations (tels que des récits des résidents et des experts interrogés, des analyses journalistiques ainsi que des études démographiques et économiques réalisées par le Departement City Planning) sur l'évolution du quartier de West Chelsea avant et après que la High Line soit reconvertie.

<sup>61</sup> « *It is the former as well I think though not as successful as people would have hoped but again I don't fault them because it's just not possible because of its visible constraints to be that [...] I'm not quite so sure for the community itself. It has generated enormous wealth for the landowners who were there and for businesses surrounding it because it's a tourist destination » (entrevue avec Compton, 16 Décembre 2016).*

<sup>62</sup> « *I think that there is a need to put money into other parks as well. That's one of the complaints. This is expensive. Is it sucking money away from other parks? If you ever ask that question of somebody of the Friends of the High Line, they'll get very angry at you because they don't want to hear that. It's not just for the city. If people have money to donate to parks and the High Line is sexy and hot and it gets most of the donations, does it deprive the other parks? They don't like that » (entrevue avec Compton, 16 Décembre 2016).*



Cela reflète autrement que le point de discorde au sujet de la High Line peut provenir de la tendance à éclipser les autres besoins de voisinage au profit de l'espace public. Autrement dit, les intérêts d'une partie de la communauté (question de pauvreté locale, de sécurité alimentaire, de diversité au sein du quartier, d'emploi et de logements abordables, selon Navarro, 2015) sont négligés au profit du développement de la High Line<sup>63</sup> et plus largement du développement économique de la zone concernée.

En outre, la High Line en tant qu'espace public ouvert est devenue l'un des meilleurs exemples paradoxaux d'éco-gentrification<sup>64</sup> (Wolcha, Byrne, Newell, 2014). L'implication et la portée de la participation de la communauté ont été considérées comme les éléments clés, facteurs de succès, mais qu'il existe un espace trop important entre le discours et la réalité, entre les processus participatifs et le projet finalisé qui ne correspond finalement pas aux aspirations du milieu, selon les personnes interrogées, les écrits scientifiques et de nombreux articles journalistiques.

## 7.2 Le rôle des FHL

L'organisme FHL, crée en 1999 par Hammond et David, n'était pas le seul organisme civique présent sur le territoire à cette époque, mais il était bien le premier dédié à un parc dans cette zone<sup>65</sup> (NYC City Planning, 2016d). Il s'agissait pour eux d'une opportunité de combler ce manque dans la région. Les premiers bureaux des FHL étaient situés dans les mêmes locaux

<sup>63</sup> « [...] The High Line is, according to its converts (and they are legion), the happily-ever-after at the end of an urban fairy tale. It's a flying carpet; our generation's Central Park, something akin to Alice in Wonderland.... through the keyhole and you're in a magical place. It's also the end product of a perfect confluence of powerful forces: radical dreaming, dogged optimism, neighborhood anxiety, design mania, real estate opportunism, money, celebrity, and power. In other words, it's a 1.455-mile, 6.7-square-acre, 30-foot high symbol of exactly what it means to be living in New York right now » (Sternbergh, 2007).

<sup>64</sup> « Yet like other urban sustainability approaches, such urban green space strategies may have paradoxical results ». (Krueger & Gibbs, 2007). « If they are successful from the perspective of urban residents and businesses, they may ultimately exclude those whose need for access is most acute. By simultaneously making older and typically low-income and/or industrial areas of existing cities more livable and attractive, urban greening projects can set off rounds of gentrification, dramatically altering housing opportunities and the commercial/retail infrastructure that supports lower income communities (Zukin et al., 2009). This paradoxical effect has been variously termed ecological gentrification (Dooling, 2009), green gentrification (Gould & Lewis, 2012), environmental gentrification (Checker, 2011) or eco-gentrification (Patrick, 2011) ». (Cité par Wolcha, Byrne, Newell, 2014).

<sup>65</sup> Telles que Central Park Conservancy ou encore Bryant Park Society pour ne citer qu'elles sur Manhattan.

que Hudson Guild (une véritable institution dans le quartier établie depuis plus de 100 ans) qui offre des services tels que des soins de santé, des formations professionnelles ou encore des activités d'embellissement pour le quartier (Hudson Guild, 2016). Cela pouvait leur permettre de développer des relations avec ce centre, d'obtenir des informations et de puiser dans leurs ressources pour être en mesure d'atteindre des personnes qui le fréquentaient.

Il est important de préciser que Hammond et David, n'avait aucune compétence en urbanisme, en politique ou dans les stratégies de développement économique et immobilier. Mais par contre, ils avaient des relations dans le monde politique, du divertissement et des médias sur lesquelles ils ont pu compter.

*Our lack of expertise was a key to the High Line's success. It forced us to ask people to help us. It was these others, who rallied around us, guided us, and did the work we did not know how to do, who made the High Line possible (David & Hammond, 2011).*

Si la première mission de FHL était de créer les mécanismes permettant de préserver la structure historique de la High Line afin de la réutiliser comme un espace public ouvert, de sensibiliser le grand public de l'existence de la High Line, il était aussi question de captiver l'intérêt des décideurs clés locaux, de personnalités de renom (autrement des donateurs et supporteurs potentiels) afin de sauvegarder la structure.

Ce réseau a été prolifique au point de captiver des personnes influentes, « *the Elite decision-makers and renowned personalities* », car il comprenait des personnes clés qui avaient accès au pouvoir, à des ressources financières et des capacités de prise de décisions. (Lang, 2007, cité par Svendsen, 2013). Selon Russell, les FHL ont ainsi engagé un processus d'engagement public en réalisant de nombreuses entrevues pour rallier d'autres personnes au projet<sup>66</sup>.

---

<sup>66</sup> « *They thought they were going to privately fundraise for it so that there would need to be less participation. Instead, the city decided that it would do it. Do the project so it paid a lot of money. That brings in the city's public engagement process which tends to be, what I call the public hearing model. That you have a bunch of public hearings in the neighborhood because... They had to get a demolition order rescinded but that's just an administrative kind of thing. If the city is going to propose something versus a private developer, then the city*

Les FHL ont par ailleurs hésité à travailler avec le Department Parks and Recreation de la Ville de New York, car ce partenariat aurait pu donner un caractère standard au parc et ne pas permettre ou en tout cas modifier le caractère unique du projet escompté (Hammond, 2011). Les FHL ont également craint que l'innovation créative soit contrecarrée par des processus bureaucratiques inefficaces (Hammond, 2011). Au fil des négociations avec la Ville et le Department Parks and Recreation et en considérant la complexité des procédures pour la conception du projet, deux personnes à temps plein ont été déléguées par le Department Parks and Recreation et ont été responsables d'appuyer et d'outiller les FHL. Le bureau du Maire a par ailleurs tenu une réunion « *Task Force* » chaque mardi pendant plus d'un an, pour assurer la planification de projet efficace et les possibilités de tirer parti des ressources du secteur public et privé sans vis à vis. Un accord de partenariat sur du long terme a ainsi été établi.

La Ville de New York est donc un partenaire légal et les FHL sont ainsi reconnus comme intendants officiels du parc et en tant que tels, ils doivent remplir certaines obligations. Ils ont autrement employé un chef de projet à compter de 2004 « *to manage FHL's role in the master plan's development* » (FHL, 2004). Les FHL sont donc la face publique du parc en gérant tous les programmes et toutes les communications publiques liées à la High Line.

Ainsi, les FHL ont saisi des compétences et ont su amorcer et organiser les processus participatifs en sachant comment utiliser au mieux les ressources dont ils disposaient au sein de l'élite corporative et en suivant les recommandations de l'étude *Reclaiming The High Line*.

*FHL's outreach developed into a sophisticated marketing campaign using art competitions and exhibits targeting high-level decision-makers and New York City's corporate elite* (Svendsen p. 91, 2013).

L'aide technique apportée par la Ville de New York et les différents départements rattachés ont permis à l'organisme de se positionner comme les principaux interlocuteurs, autrement

---

*engages with its own process of assessing. They have a lot of public meetings but it's mainly, "We're having a public meeting. Come and you can comment," or "We'll make a presentation." That to me, is a fairly simplistic way of doing things. As far as I know, that's what was done" »* (entrevue avec Russell, 7 Janvier 2016).

médiateurs et facilitateurs. Parmi les groupes gouvernementaux, les groupes civiques et d'affaires engagées dans certains aspects de la conception, de la promotion, de la construction et de l'entretien de la High Line, les FHL se sont révélés être le nœud central dans ce réseau, comme un groupe externe civique qui continue de préconiser et de faire vivre la High Line.

Les efforts déployés se révèlent ainsi progressifs, stratégiques puisqu'ils ont réussi à renverser la vapeur. Les FHL ont eu un impact non négligeable sur l'évolution de West Chelsea et son rezonage (notamment en obtenant la préservation d'éléments du patrimoine industriel et ferroviaire qui devaient être démolis). Cela parce qu'ils ont combiné une action au sein de la concertation institutionnelle avec des modes plus classiques d'action collective fondés sans réels rapports de force avec les pouvoirs publics.

Il semble également selon Hammond (2007) que l'impopularité du Maire Giuliani auprès des défenseurs des droits civiques a joué un rôle clé dans le retournement de situation. Pour ce qui est du partenariat avec le gouvernement, Soulellis nous a fait part de ses interrogations compte tenu des intérêts de ce dernier :

*I feel like Friends of the High Line came out of the community wanting to accept the structure that was left, so its origins come from a place of ultimate social acceptability or resistance, maybe, to the government and the government's own interests.*

Au point que pour Brassard, les FHL sont considérés comme une organisation d'élite et la High Line comme un parc d'élite. Corroboré par Kent, les FHL sont devenus de la sorte, une classe sociale en tant qu'organisation structurée reconnue. Kent a par ailleurs demandé aux FHL en 2005 ou 2006, pour qui était construit la High Line.

*« Who are you building this for? » We asked, « Are you building this for your friends or are you building for the community? » Essentially, people that were funding them were the wealthy people, which are also the potential court gentrifiers and the wealthy people around the city who saw this as a cause, but it really is a cause that supported*

*realistic interest considering the neighborhood's gentrification at the time* (entrevue avec Kent, 7 Janvier 2016).

Nous pouvons accorder aux FHL un rôle important quant à l'intégration d'une partie de la communauté dans les processus participatifs mis à l'œuvre (plus ou moins inclusifs) dans le projet de reconversion de cet espace, pensé également pour transformer la vie sociale et économique du quartier environnant. Mais il semble que malgré les efforts mobilisés pour impliquer l'ensemble de la communauté et un niveau élevé de participants lors de ces processus participatifs, une forme de fissure s'est formée au point d'empêcher de rencontrer les besoins d'une partie de la communauté de West Chelsea et les organismes du milieu (entendu avec des intérêts divergents voire opposés).

En outre, bien que les méthodes appliquées par l'organisme soient louables, le potentiel d'exclusion d'une partie de la communauté est incontestable (entendu que les choix opérés ont biaisé le projet). Ainsi les FHL ont joué un rôle de promoteur de solution ; cependant, leur contribution *au placemaking* dans le cadre de ce projet est mise en question par un certain nombre de décisions prises par les FHL.

### 7.3 Appropriation

Le concept de *placemaking* abordé plus tôt, est encore une fois une approche pratique pour l'amélioration d'un quartier dont l'objectif principal est de renforcer le lien entre les communautés et les lieux voire l'appropriation collective de l'espace public. Nous allons ainsi explorer dans un premier temps l'appropriation des processus participatifs au regard de la fréquentation et de l'implication des populations dans les différentes étapes, pour ensuite relever quelques éléments sur l'appropriation du projet dans les contributions des populations au contenu et aux débats et à la prise en compte effective de celles-ci, et terminer par sonder certaines parties prenantes du projet sur leur sentiment d'appropriation après le projet (nous précisons encore une fois le caractère subsidiaire et incomplet de cette dernière dimension).



### 7.3.1 L'appropriation des processus participatifs

Parmi les 6 personnes résidentes que nous avons interrogées, seulement 2 personnes, Compton<sup>67</sup> et Acevedo<sup>68</sup>, ont fait partie du processus de reconversion de la High Line et du rezonage de West Chelsea, mais elles n'étaient pas impliquées à titre individuel. Elles étaient impliquées moralement et respectivement dans une instance de consultation et un complexe d'habitation social qui représentaient la communauté (Compton pour the Community Board 4 et Acevedo pour Fulton Houses et Affordable Chelsea). Pour les 4 autres résidents, 2 personnes, Lafarge et Brassard, ne sont arrivées qu'au courant de l'année 2006 (alors que le processus était déjà très avancé) et les 2 autres, Soulellis<sup>69</sup> et Marcus<sup>70</sup>, n'ont pas participé activement au processus malgré qu'ils fussent favorables à l'effort.

Suite aux entrevues des acteurs et/ou résidents du West Chelsea et à la lecture des publications sur le sujet, les éléments retracés des processus participatifs démontrent qu'il y a eu une réelle intention d'engager la communauté (large) et que celle-ci a fortement été

---

<sup>67</sup> Selon Compton, il était très impliqué dès le début à titre représentant du *Community board* dans le changement de zonage qui a permis de créer la High Line et en tant que jury du concours *Designing the High Line*. « *For example, even though I have been involved in the High Line from the very beginning, I was the second City Council speaker here on Christine Quinn. I was her appointee to the High Line Design Commission. I've never had any kind of formal role with the Friends of the Highline. I'm not a director, nothing like that, because I can't do that as long as I'm a member of the Community Board. That's more important, I think. In many ways, I can be more effective for them arguing from within the Community Board but at the same time I have the responsibility to the Community Board and the community, not to the Friends of the High Line* » (entrevue avec Compton, 16 Décembre 2015).

<sup>68</sup> Acevedo a été impliqué à titre collectif dans un groupe appelé Afford Chelsea en plus de représenter the Fulton House. La High Line était le sujet de discussion le plus important quand il est venu le temps de modifier le zonage avec le City Planning (NYC GOV, 2005b). En plus de créer les conditions pour créer la High Line, inciter les promoteurs à construire autour de celle-ci, le groupe souhaitait s'assurer que ce plan respectait un minimum de 30% de logements abordables et permanents. « *What we did was we found out there was a meeting going on with the city planning commission and members of the Friends of the High Line, which were people that were together to build the High Link Park. We went to that meeting, and the commissioner at the time, Amanda Burden was there to have a discussion really just about High Line. We disrupted it to let them know we want to make sure if anything is done, affordable housing has to be done with it. They heard us loud and clear and then they started involving us in any discussion about the rezoning* » (entrevue avec Acevedo, 7 Janvier 2016).

<sup>69</sup> « *Not closely. I wouldn't call myself an active participant. I wish I had been, knowing now what we have here, but I was just following it on the news. [...] I know that they have tried, but I know there's a perception that the High Line has not connected to the community, and I don't know which is true* » (entrevue avec Soulellis, 8 Janvier 2016).

<sup>70</sup> « *I was not an active participant although I followed the planning process closely. I'm not a big fan of group planning. [...] I know that the community was kept informed and was given opportunities to comment on the plans* » (entrevue avec Marcus, 7 Janvier 2016).

impliquée (entrevue avec Compton, 16 décembre 2015<sup>71</sup> et entrevue avec Brassard, 7 janvier 2016<sup>72</sup>).

En termes de fréquentation, entre 200 et 400 personnes se sont ainsi déplacées à chacun des forums (communauté locale, propriétaires d'entreprises, de commerces et large public) pour rencontrer l'équipe de conception et en apprendre davantage sur les opérations envisagées et engagées par la suite. De cette manière, les FHL ont sollicité des commentaires et des idées de la part des résidents locaux, mais aussi de la part de tous les New-Yorkais intéressés par le projet<sup>73</sup>.

Comme l'un des participants le précisera lors d'un des forums, la High Line devrait être « *community-based, organic, and heterogeneous planning* » (Community Input Forum 2003, p. 8). Repris par une multitude de résidents, il était question de souligner l'importance de l'engagement communautaire et de l'utilisation des méthodes de planification qui servait le mieux l'essence particulière du quartier de West Chelsea. Nous reprendrons ainsi d'autres commentaires de la communauté parus dans un compte-rendu (Community Input Forum 2004) qui arguait que le parc devait être démocratique et non élitiste, qu'il devrait faire partie du « tissu » de la vie quotidienne.

*The High Line should have a slow, quiet, and contemplative character / The High Line should evolve over time and with the needs of the community / The community must always be involved / The proposal should accommodate different user groups. Certain groups cannot be «forgotten» (FHL, 2004).*

En général et selon les comptes-rendus de ces séances, la communauté répondait positivement aux présentations et exprimait même de la gratitude aux FHL et à la Ville de NYC

---

<sup>71</sup> « I'd say they have done over time a good job of getting input from the community » (entrevue avec Compton, 16 Décembre 2016)

<sup>72</sup> « My understanding is that the community was strongly involved [...] I think that was outstanding, that was an ideal, I'm aware of that and that's part of it a little bit. There was great coordination between City Planning and then the parks groups and the community. There was a lot of communication that was very positive » (entrevue avec Brassard, 7 janvier 2016)

<sup>73</sup> Entendu qu'un temps d'ouverture et de dialogue pour parler et débattre du projet a été offert à la communauté de West Chelsea mais aussi à la communauté au sens le plus large possible.

pour permettre au public d'être parmi les premiers à prendre connaissance de la conception de la High Line.

*Bravo! Thank you for your extensive work and for including virtually all of our concerns and concepts and areas for kids, for congregating, planting, seating options, and all. (FHL, 2004).*

Les personnes présentes ont ainsi pu s'exprimer et contribuer aux débats. Ce qui nous indique que les processus participatifs ont permis à certains niveaux d'impliquer la population, que celle-ci s'approprie le projet, mais qu'indubitablement, tous les résidents de West Chelsea ne sont pas représentés. Que ce soit lors des consultations, ou par la liste des personnes inscrites recevant le bulletin d'information électronique (précisons que tout un chacun n'a pas forcément d'accès internet ou d'adresse courriel et qu'une partie de la communauté moins nantie, âgée, n'est pas représentée).

### 7.3.2 L'appropriation du projet

C'est ainsi que les éléments constitutifs du projet présenté progressivement au fil de la planification étaient annoncés comme le reflet de l'orientation de la communauté large qui s'est rassemblée pendant les multiples consultations publiques organisées jusqu'à l'inauguration de la première section en 2009<sup>74</sup>.

Nous comprenons ici que l'échelon local, ou que la communauté proche voisine de la High Line n'était pas uniquement ou principalement visé. La majorité des événements se déroulaient en dehors du quartier et qu'ils ciblaient une population large (telle que les résidents de West Chelsea et les New Yorkais intéressés par le projet). Qui plus est, tous les commentaires et suggestions (annexe J) ne pouvaient évidemment pas être pris en considération. Il paraît évident que les méthodes d'engagement de la communauté et les suggestions des résidents ont été incorporées à un certain degré et que les FHL et la Ville ont

---

<sup>74</sup> « *A wilderness landscape atop an engineered structure, historic yet modern, an escape from busy streets that is physically linked to the city and its buildings, the High Line will enhance our community and our economy and create new ways for New Yorkers to celebrate their urban environment* » (FHL blog, 2005e).

généralement décidé des dernières actions qu'ils jugeassent d'intérêts communautaires ou généraux et cela tout au long du processus de conception du parc<sup>75</sup>. Nous n'avons pas par ailleurs de données sur un quelconque processus d'apprentissage pour les habitants.

Pour étayer nos propos, il semble que l'aspect sécuritaire est un élément important qui a été pris en compte, mais que les problématiques telles que la taille des bâtiments environnants ou l'usage commercial modéré<sup>76</sup> du site n'ont pas eu le même écho<sup>77</sup>. La conception du parc, hautement travaillée et structurée a ainsi primée. Selon Kent, la conception n'est qu'une partie d'un projet alors que le design trop sophistiqué de la High Line s'est révélé être une priorité.

Quant à Brassard, et en tant qu'urbaniste, il a toujours pensé que l'infrastructure devait être réutilisée pour le transport ferroviaire, en considérant que la largeur de celle-ci est trop limitée (variant de 9 à 18 mètres) et que la zone est déficiente en transport public. Reste que l'argument qui a primé était clairement de reconverter la High Line en parc, et très peu de personnes s'y sont opposées<sup>78</sup> (entrevue avec Russell, 7 janvier 2016).

*It was an opportunity. People weren't looking around to make a park there, in which case then, you would've said okay. They were looking around to make Hudson River Park. It doesn't have very many athletic fields and what not because there's not enough space. Neither can the High Line. It just can't do that. I'm sure people would argue that there's not enough for kids to do. Some people complain that you can't ride*

<sup>75</sup> « We didn't always listen to the community at all. It was dialogue, and when we didn't do something the community wanted we explained why » (CUNY, 2011).

<sup>76</sup> « I have a very bad opinion of that, only because I had an experience where I came to the inevitable... To the underpass over there. Two years ago, was a big Amazon event happening in there. It set up like a living room with a Kindle display, and everything. It was like a trade show, and it was being shown with a sign, like it was a High Line event. But it was obviously a promotion. Then it said something like, "Enjoy something from our sponsor, Amazon," and I thought, "Okay. Amazon gave money, obviously," which is great, you need private contributions to keep something like this going, but, in exchange, they're getting access to the High Line in a way that makes this feel less like a park to me and more like a trade show. I have a very bad opinion of this idea of partnership at that moment » (entrevue avec Soulellis, 8 Janvier 2016).

<sup>77</sup> « The City chose not to do this, offering developers a free hand in demolishing and redeveloping these sites » (Berman, 2013).

<sup>78</sup> « What my prediction, which I was wrong, I said, "This is very nice. Everyone's really for it but the city has a lot of other park priorities, so are they really going to get behind this?" Bloomberg people seem to have thought it would generate a lot of economic development, which of course it has. Much more even than they anticipated. Also this little secret there is the area used to be zoned for manufacturing so you could not build housing. The city unlocked the value by rezoning » (entrevue avec Russell, 7 Janvier 2016).

*bikes on it. It's impossible. Bicycles won't fit. Most people have accepted the High Line for what it is. What its specific advantages are. Which kind of gets you away from the city, and it's free of course. That's a big difference»* (entrevue avec Russell, 7 Janvier 2016).

### 7.3.3 L'appropriation après le projet

Ce nouvel espace public vert est un espace très structuré (étroit et long) et comme une destination particulière (en opposition à une espace de transit qui s'inscrirait dans le quotidien de la communauté). Ainsi, la High Line est un espace singulier accessible localement, dans un environnement « d'adulte » (entrevue avec Kent, 7 janvier 2016) proposant une expérience particulière dans laquelle le multiactivité n'est pas vraiment possible. La High Line n'est pas un espace fonctionnel de transport, mais un espace que l'on peut emprunter pour les promenades de plaisance (entrevue avec Renn, 23 décembre 2015). Il est offert dans cet espace d'explorer le quartier avec multiples points de vue, de s'asseoir et de contempler les bâtiments environnants, les aménagements, voire d'observer les autres personnes et participer à des activités/événements proposés/encadrés par les FHL (programme d'activités gratuites ou à faible coût).

#### 7.3.3.1 La satisfaction exprimée

Les avis et opinions sur la qualité du site et sur les bénéfices associés aux aménagements (usages, pratiques et accessibilité) ont été relevés par notre exploration.

Selon Brassard et Compton, la High Line est un espace réussi, même si ce n'est pas le meilleur design pour un parc, et propose autrement une expérience extraordinaire<sup>79</sup>. Acevedo, à titre représentatif du complexe Fulton Houses, mettra un point d'honneur à dire que ces résidents utilisent la High Line de nuit ou lors des activités/événements proposés.

---

<sup>79</sup> « [...] *It's also worth doing, while you're here, walking at night, it's absolutely gorgeous because of all the buildings that surround it and all the lighting, it's really an extraordinary experience* » (entrevue avec Compton, 16 Décembre 2016).



Compton, Soulellis, Brassard et Acevedo (à titre individuel) fréquentent finalement très peu les lieux et se tournent vers d'autres parcs qui offrent la possibilité du multiactivité ou qui sont moins achalandés. Lafarge<sup>80</sup>, est certainement la personne qui fréquente le plus la High Line avec Marcus. Ils sont autrement, les seuls qui expriment une forte appropriation et une forme d'attachement à l'espace et au point de devenir des défenseurs de la High Line.

Pour Marcus, la High Line est proche d'un espace idéal pour le public même s'il est surpeuplé pendant la journée, « *but you have to know when to go or the experience can be like riding on the subway at rush hour* ». En conséquence, il s'y promène uniquement tôt le matin. Pour lui, le parc est bénéfique pour la communauté locale, les résidents de la ville, et pour les touristes également.

*The High Line is an extraordinary public amenity. My partner and I use the park almost every day as part of our exercise routine* (entrevue avec Marcus, 7 Janvier 2016).

Parmi les autres résidents interrogés, il est clairement établi que l'expérience ne sera appréciée que tôt en matinée ou tard en soirée avant la fermeture pour certains riverains. Lafarge et Acevedo sont les seuls qui profitent des activités organisées. Et, selon Lafarge, les FHL ne reçoivent pas assez de crédits pour cela, car les gens voient uniquement ce lieu « *flashy [...] and that's the heartbeat of High Line* »<sup>81</sup>.

---

<sup>80</sup> « [...] *but I feel like, I always meet people I know on the High Line, I meet friends, I meet gardeners, Friends of the High Line. I meet old friends, old college friends, I mean it feels to me like a real like a place that people go because they want to ... it's a destination. A lot of people go just because it's a big tourist attraction, but I think a lot of people go for the reasons that I've always gone because it's a beautiful place to be in the city, to be in the middle city but to be safe and walking you have to think about getting hit by a car or... So I think that that's ... you know I think it's given this neighborhood a real identity in the sense that people really feel a strong association with the place even though it's complicated now because it's so crowded. [...] It was hard sometimes to think like how you can like, the park like this because it's crowd. You know you feel like it's for nobody, it's not real or something but no you have to find the other way and you keep something like real and interesting* » (entrevue avec Lafarge, 22 Décembre 2015).

<sup>81</sup> « *But when you look at the work that they do, they are incredibly concerned with creating a place, safe place for teenagers in the community, with creating jobs, with creating training, internships, educational programs, horticultural training programs I mean all kinds of things* » (entrevue avec Lafarge, 22 Décembre 2015).

Nous avons ainsi relevé certains avis et certaines opinions des membres de la communauté et des acteurs, experts de l'aménagement. En interrogeant la perception du succès (à l'égard des initiatives programmées et exécutées) comme un niveau de satisfaction exprimée (processus de jugement cognitif qui affecte leur bien-être), nous avons davantage relevé un niveau d'insatisfaction basée sur des préférences quant à la meilleure utilisation du site (qui diffère finalement d'un espace propice à une meilleure qualité de vie environnementale et sociale). L'élément le plus significatif relevé, au-delà de la fréquentation de ce lieu à des heures restreintes, est que certains interviewés ne se sentent plus à leur place dans ce nouveau quartier.

### 7.3.3.2 La symbolique du lieu

À la question si la High Line correspond à un nouvel espace du quotidien pour les communautés adjacentes au site, s'il correspond aux aspirations du milieu que ces populations habitent, il semble que la réponse soit mitigée. Parce que la majorité des personnes interrogées s'entendent sur le fait que le parc est une destination touristique<sup>82</sup> avant tout, seule une minorité (entrevue avec Marcus<sup>83</sup>, le 7 janvier 2016 et entrevue avec Lafarge, 22 décembre 2015) pense que le parc est bénéfique pour la communauté locale en plus des résidents de la ville et des touristes. Le pourcentage de visiteur est également un élément qui vient renforcer cet élément.

Compton, ajoutera clairement qu'il n'est plus question d'un parc communautaire<sup>84</sup>. Corroborée

---

<sup>82</sup> « *It's not a playground that children can go to. It's not a place where you can go and play soccer. [...] many people that I know feel the way I do, that it's more a tourist amenity than something for us [...] and I don't know that originally when people were thinking about creating this park, that they even were aware that that was going to happen. I think it's a nice side effect. [...] I think the original intent was for residence, no one had any idea that we'd become this world wide tourist destination. It's very crowded now. But I think, it was conceived more as a residential and amenity for the residents of the neighborhood, has turned out to be a destination like Central Park* » (entrevue avec Brassard, 7 Janvier 2016).

<sup>83</sup> Pour Marcus, la High Line est proche d'un espace idéal pour le public, même si il est surpeuplé pendant la journée, « *but you have to know when to go or the experience can be like riding on the subway at rush hour* » (entrevue avec Marcus, 7 janvier 2016).

<sup>84</sup> « *A far as a community park, I don't think it really is that anymore* » (entrevue avec Compton, 16 Décembre 2016).

par Renn, la High Line est davantage un musée en plein air, une attraction touristique, plutôt qu'un atout communautaire<sup>85</sup>. Cela questionne autrement : comment s'approprier un espace qui décourage de par son achalandage les résidents à investir et pratiquer ce lieu « *tourist-clogged catwalk* » consommé par les touristes (Kurutz, 2012). « *That's a big issue. It does discourage locals from going there* » (entrevue avec Kent, 7 Janvier 2016).

Quant à Soulellis, la High Line est davantage « *à trade show more than my park* » et insistera fortement sur l'inconfort du partage de l'espace avec la masse de touristes et des travaux constants et bruyants. Plus spécifiquement, il nous fera part comment, non pas le projet, mais le dénouement de celui-ci a changé sa perception :

*That perception of mine has changed over the last few years. If you had asked me these questions the day it opened, or in the first year, I was the biggest cheerleader for the High Line. I was the number 1 fan, I was all about, "Yes, it's for the community, it's ours. We are Chelsea, this is for us," and I see that's not what happened. But in the same way, to moderate a bit, they say they have a lot of events, for the kids, for the teenagers, and all* (entrevue avec Soulellis, 8 Janvier 2016).

De plus et selon Russell, la High Line est pour lui un équipement qui attire de nouveaux restaurants, des bars et des galeries et forme une certaine coalescence en tant qualité d'attraction touristique (en citant par ailleurs le Whitney Museum, ouvert en 2015 et situé à deux pas de la High Line comme un deuxième attrait).

Enfin et selon Russell, la High Line est trop réussie dans un sens et personne ne pensait que cela arriverait<sup>86</sup>. Mais cette foule de visiteurs va probablement s'estomper au fil des ans et

---

<sup>85</sup> « *I think there's some of that, but the High Line is more seen as a city-wide asset as well, not just a particularly local asset. [...] "Whenever I'm on it, it feels like most of the people are tourist, and in truth New York increasingly feels that way as a whole. You've probably read that in Barcelona, they're fed up with the tourists. The Mayor is sick of all these cruise ships coming in. It's the same thing that, you go to Central Park, there are tourists everywhere at these major things. One third of all the foreign visitors to the United States come to New York. We have a massive international tourist business here. It feels very much like a tourist destination* » (entrevue avec Renn, 23 décembre 2015).

<sup>86</sup> Les FHL attendaient 300 000 personnes pour la première année et plus de 1M se sont présentées.

devenir ce qu'elle était destinée à être : un espace « magique » à connaître<sup>87</sup>. Autrement, il argumentera qu'aucun parc public ou équipement n'est juste pour un quartier, il est pour tout le monde.

*I would say that the community feels a little less ownership than it would like to because it is something that has become for the entire world not just for them.*

### 7.3.3.3 Le sentiment de contrôle

Cette dernière dimension conteste l'ouverture des processus décisionnels, et la viabilité des stratégies du *placemaking* mises en œuvre.

En tant que Senior Vice President pour l'organisme PPS, expert en *placemaking* qui souhaite changer la culture organisationnelle, la mise en œuvre des projets urbains, Kent nous a éclairé sur plusieurs points. Tout d'abord, l'approche *placemaking* engage la communauté existante pour articuler leur vision pour les lieux publics et les espaces publics d'une telle manière qu'elle attire de nouvelles personnes et de nouveaux investissements correspondant à leurs conditions.

*That's not really what happened. You think when change is design-led and development-led, which is the case with the High Line, you're much more likely to get a negative gentrification.*

Sans compter que le site est très coûteux à entretenir alors que PPS recommande une approche à moindres coûts (de la réalisation à l'entretien). Ensuite, créer un espace public était louable, mais la configuration même ne se prêtait pas tant à un parc au regard des limites physiques de l'infrastructure et aux besoins d'une partie de la communauté :

*Parks are just one kind of space. It's a limited idea of public space and a limited idea of how people support them.*

---

<sup>87</sup> « In a sense, everyone knew it would be successful because there was just so much interest in it right away. [...] Also, the High Line was vastly more successful than anyone expected. The High Line was not designed for these hordes of people. I think it was designed as a place where it would be a quiet little getaway places in the city that people would - It would be a little secret. What was so intriguing was this empty place that only a few people knew about right in the middle of the city » (entrevue avec Russell, 7 Janvier 2016).



De plus, la confection trop structurée ou trop organisée, trop dirigée vers l'art avec des activités qui ne sont pas assez diversifiées, incite selon lui, les visiteurs à consommer plutôt que les usagers à participer<sup>88</sup>. Enfin, le degré d'appropriation est élevé pour certaines personnes, mais surement pas pour les gens pauvres du quartier. Si le *placemaking* signifie que l'espace créé doit être attractif et mieux servir les communautés, la High Line aussi attractive qu'elle ne soit pas si connectée et intégrée qu'elle le pourrait. D'ailleurs et selon Kent :

*They hired us to advise them on their public process. The Ford Foundation realized that they weren't engaging the community at all, especially the public housing projects near the High Line. They asked us to come in and give them some advice on that. I don't think they used it* (entrevue avec Kent, 7 Janvier 2016).

Pour étayer ses propos, une enquête menée en 2012 (trois ans après l'ouverture de la première section) auprès de 800 personnes provenant des deux ensembles de logements publics autrement dit des deux grands groupes de voisins immédiats de la High Line a révélé que parmi ces résidents, peu d'entre eux étaient familiers avec le parc, qu'ils exprimaient un sentiment de non-appartenance ou encore que la High Line ne rentre pas dans l'idée d'un parc (FHL Blog, 2012a). Il semblerait que certains canaux de communication utilisés n'aient pas été aussi efficaces qu'escomptés pour atteindre cette partie de la communauté selon l'enquête (auprès des personnes âgées notamment). De plus, certains résidents proches identifient l'espace comme menaçant et effrayant, et ne pensent pas que la High Line leur est associée voire en quelque sorte dédiée. Cela révèle les limites du processus de planification et d'ouverture du dialogue avec cette partie de la communauté. Alors que cet espace public

---

<sup>88</sup> Lors de sa dernière visite sur site, Kent nous rapportera : « *Everyone was consuming the spaces of design objects, not participating yet. They were looking at the buildings and they was ads for how expensive they were. They weren't creating the space. They were just consuming it. It's a limited way to participate in a public space. Again, that's perpetuating a very limited idea of investing park space. It's the way wealthy people are impressing their space around the world. It's very narrow, and the way cities are judging themselves, whether they have that design quality of that level. It was very sad to see people gawking at wealth. They weren't talking to each other. They weren't adding to the space. They were just consuming it and feel because of it, or poor even because of the space* » (entrevue avec Kent, 7 Janvier 2016).



devait davantage transmettre qu'il est avant tout ouvert et démocratique (autrement dit que l'on ne ressente pas une forme d'exclusion).

Pour conclure, il semble que les éléments relevés, même partiels sur l'appropriation sociale du projet ne font pas l'unanimité. Car si l'appropriation du projet a été progressive et reste évolutive selon la communauté, nous pensons que celle-ci se révèle dégressive pour la majorité des personnes interrogées, voire inexistantes, pour une partie de la communauté voisine de la High Line.

## CONCLUSION

Au fil de cette recherche, nous avons souhaité rendre compte des processus de planification participative à l'origine de la reconversion du parc linéaire de la High Line et explorer la notion d'appropriation du site par la communauté riveraine. En soulevant spécifiquement la question de l'inclusion de la communauté, notre ambition était d'analyser le lien entre les processus participatifs à l'œuvre et le succès actuel de ce projet urbain. L'étude du cas de la High Line a permis une meilleure compréhension du déploiement de la stratégie du *placemaking* au fil du cycle du projet et d'explorer subsidiairement le processus d'appropriation du site par la communauté riveraine. Ce cas riche en détail a permis d'établir les principaux résultats et de soutenir la réflexion du chercheur quant à l'inclusion de la communauté dans ce processus censé favoriser *l'empowerment*, la conciliation et l'équité.

L'imbrication des meilleures pratiques en matière de planification participative et de *placemaking*, a demandé et demandera encore un bon nombre d'efforts de la part des acteurs politiques notamment. Il est primordial d'établir une vision d'ensemble en matière des parties prenantes et de leur position par rapport au projet afin d'obtenir un panorama juste qui guidera l'action des décideurs vers un idéal collectif. De plus les projets urbains s'inscrivent au sein d'une recherche constante de l'innovation et de l'amélioration des pratiques dans un contexte où les citoyens veulent être entendus. Retenons aussi que la structure des projets urbains est complexe, ce qui a des répercussions sur l'environnement bâti et *a fortiori* des impacts sociaux, économiques et environnementaux. Le domaine de l'aménagement urbain ne peut que tirer profit des développements récents en matière de reconversion, de requalification des friches industrielles et ferroviaires surélevées en espace public vert afin d'apporter un nouveau souffle à la planification urbaine et au déploiement des projets urbains.

Ce mémoire apporte ainsi des éléments de compréhension, à savoir que les projets de renouvellement urbain au fil du cycle de la ville sont un art reposant sur des forces antagonistes contingentes exigeant des orientations et une adaptation selon chaque contexte.

En guise de conclusion, nous proposons de mettre en lumière certains éléments centraux de notre étude et d'ouvrir la discussion en ces termes.

Tel que nous avons pu le voir précédemment, cette régénération urbaine a réuni les habitants, la communauté et le monde associatif au même titre que les propriétaires fonciers, les investisseurs et les promoteurs, les autorités publiques voire d'autres formes d'expertises. Ainsi, cette initiative de reconversion d'une friche industrielle est née des préoccupations du terrain. Elle a émané d'une volonté portée par les divers acteurs locaux et pour qui établir un dialogue social était primordial. Nous pouvons donc parler, en premier lieu, d'un fort support pour la reconversion de l'espace.

Dans ce contexte, les FHL font plus que de supporter le parc. Désormais, ils le gèrent et servent en tant que défenseurs des portions non développées de la High Line et des questions connexes d'intérêt communautaire. Avec plus de 100 employés (dont 60 à temps plein) l'organisme ne répond plus aux mêmes objectifs qu'à d'autres organisations dédiées aux parcs de taille similaire à NYC, tant l'organisation opère comme un musée populaire ou une entreprise<sup>89</sup>.

Mais si les FHL se positionnent clairement comme une organisation qui tente d'améliorer le développement de la communauté locale, il semble que d'autres forces l'ont emporté sur cette vision. En effet, ce grand site urbain reconverti a tout d'abord été l'objet de convoitise puis s'est matérialisé à travers des visions du territoire, émanant de différents groupes. Plusieurs de ces visions ont modelé la High Line, le projet cherchant ainsi à garantir le « succès » de la reconversion.

*Unfortunately the story of the High Line that is being replicated around the world is just that of a very expensive piece of infrastructure and design object that will attract tourism. [...] We are often told that the aesthetics and the infrastructure, the form of the space is the most important factor. Those play a role, but it is really about how those support uses and purpose to the space? If it didn't have communities creating them, it*

---

<sup>89</sup> Entendu que les FHL utilisent des stratégies de marketing comme le *Branding* entre autres.

*would not have any level of attachment or the investment that it has» (Pedruelo and Kent, 2015).*

C'est ainsi que ce nouveau parc public, élégant et structuré, peut être considéré comme le fruit d'un processus participatif et collaboratif relativement connu et transparent. Dans ce processus, les FHL ont mobilisé des aides et des ressources diversifiées émanant de personnes possédant des actifs de financement, de l'expertise, des connaissances ou encore des connexions avantageuses auprès de certaines élites de la société. Ils ont en outre intelligemment collaboré avec une communauté locale déjà riche en ressources et mobilisé ces ressources préexistantes au profit du projet de la High Line. La High Line semble ainsi être la résultante de relations sociales élitistes et de la bonne condition des marchés.

Ainsi, sous l'influence de ces élites urbaines, la High Line est devenue, non seulement une source de développement économique, mais un amplificateur des intérêts de classes sociales supérieures. Ceci s'incarne dans une représentation physique de l'embourgeoisement, l'augmentation relative des statuts socio-économiques des populations riveraines, ou autrement dit une gentrification de la zone environnante (High Line History 2010 ; Doyle 1984 ; p. 203 ; Freeman 2004, p. 43 ; NYT 2015, cité par Alvarez, 2012).

Par ailleurs, la rapidité avec laquelle les FHL ont pu légitimer leur présence comme une intendance ou un groupe de conservation d'une ressource privée devenue publique suggère que les structures politiques et économiques ont joué un rôle important dans ce projet et renforce l'idée que les structures de gouvernance hybrides sont devenues des formes de planification plus acceptables pour le développement de parc urbain. Dans le même temps, on constate que l'action du gouvernement local reste ancrée dans des modèles d'efficacité économique, ou que la création de parc urbain et la planification de ces espaces ouverts (et non de parc de quartier) sont le résultat d'une dynamique politique et économique de la ville (et moins de son histoire sociale).

Ce projet particulier d'urbanisme interroge la façon dont les planificateurs et les concepteurs urbains appliquent ou utilisent la planification participative quand des communautés riches, ou

robustes en ressources sont présentes dans les quartiers. Dans ce cas, on constate que les processus de prise de décision restent finalement relativement fermés ou en tout cas restrictifs, limitant la portée et le rôle des populations moins bien dotées en ressources. Par ailleurs, selon Nez (2011 a) :

Le contexte d'un partenariat public-privé donne plus d'emprise aux acteurs économiques, car ils financent en partie le projet laisse moins de place aux citoyens.

Dans ce contexte, cette étude de cas souligne également que la marge de manœuvre des citoyens est plus faible si l'échelle du projet urbain est élevée. Nez rappelle, à ce titre, que les projets de grande envergure constituent effectivement des obstacles à la participation.

En outre, l'augmentation des visiteurs, les changements dans la composition de la population ont augmenté l'activité économique en renforçant le caractère et le patrimoine local, mais d'autres aspects comme la qualité de vie de la communauté présente à proximité du site en pâtissent négativement<sup>90</sup>.

Enfin, même si la High Line participe à l'urbanité du territoire (en tant qu'espace public récréatif d'envergure qui a permis une relance significative des activités commerciales et résidentielles), il reste qu'elle a également engendré des changements au niveau du cadre bâti et transformé le paysage social de West Chelsea, en tant qu'espace vert public, qui « attire et concentre les populations [favorise] les mouvements de classes, les ascensions ou les activités sociales » (Raynaud et Wolff 2012, p.26).

Les FHL tentent de pallier ce manque de dialogue et d'ouverture avec la partie de la communauté la plus désenparée face à ces changements. Avec le recrutement en 2007 puis en 2012 d'un responsable de l'engagement communautaire responsable de la coordination et du développement des relations externes avec les membres de cette communauté et les

---

<sup>90</sup> Entendu qu'ils subissent des externalités négatives, des déséconomies externes et qu'ils craignent de devoir quitter leurs logements. « *The huge loss in rent-regulated units, paired with an influx of luxury rentals, leaves families with few options to stay in their community,* » said Barika Williams, deputy director of the Association for Neighborhood and Housing Development » (Navarro, 2015).



organismes communautaires du milieu. Ils restent autrement désireux, a fortiori, d'inclure toute la communauté dans son ensemble.

Selon CUNY (2010), la High Line peut attirer plus de 15 000 visiteurs les jours les plus achalandés (dont 50 % des personnes sont New-Yorkais et 50 % sont des touristes d'Europe et d'Asie). En conséquence de quoi, il est peu dire que la High Line a eu un effet transformateur (fulgurant) sur le paysage à la fois physiquement et socialement au regard du nouveau voisinage qui s'est profilé et à la masse de touristes qui se presse sur le site.

Ainsi, la High Line reste une indicatrice du passé industriel fort et indélébile de New York, mais les élites urbaines qui résident dans le quartier peuvent avoir amplifié la marginalisation de la population ouvrière qui réside encore dans le quartier West Chelsea. Quand Rapoport (1985) nous rapportait que les espaces publics étaient une extension du logement voire un territoire du chez-soi, il est difficile dans ce cas d'attribuer ces qualités à la High Line. En considérant que le tourisme affecte ainsi négativement le processus d'appropriation du site et impact tout aussi négativement la communauté. Même si le caractère vert, public au sens large du terme correspond aux objectifs initiaux et finaux.

La High Line est une destination pour les visiteurs, non pas un parc d'arrière-cour pour les habitants. Faire coexister ces deux entités se révèle être un véritable défi en tant qu'espace qui se veut ouvert et démocratique. La manière de pratiquer l'espace varie ainsi selon les résidents interrogés et l'effet de proximité n'est finalement pas un argument qui joue en la faveur du parc. Cela renforce Bassand et Coll., (2001) et leur vision sur les espaces publics qui ne sont pas appropriés de la même façon par les individus et les groupes aux positions sociales différentes. Et fais écho à Lofland, (1998) et Vlez, (2004) avec l'idée qu'on adopte des designs particuliers qui attirent les uns et repoussent les autres au point de conduire à une certaine homogénéisation des espaces publics et de leurs usagers.

Si certains professionnels ont répondu qu'il faut prendre la High Line pour ce qu'elle est, soit un parc linéaire pour flâner et marcher, voire participé à des activités quand elles ont lieu, la communauté pauvre en ressources semble se tourner vers d'autres parcs aux alentours qui

répondent davantage à leurs besoins, vers ces lieux qui offrent finalement la possibilité du « multiactivité » ou d'activités plus libre.

Fortement fréquenté, jugé accessible, important et à l'image de ces planificateurs, on peut s'interroger sur la capacité de ce parc de contribuer à la qualité de vie d'une partie de la communauté environnante au site, notamment en termes de compatibilité avec leur mode de vie. Celui-ci semble être mieux façonné pour les touristes, les investisseurs immobiliers, les étudiants en aménagement paysager ou encore les amateurs d'expérience urbaine, davantage que les enfants, les familles ou les personnes âgées vivant à proximité.

Ces résidents « traditionnels » sont ainsi témoins de transformations physiques et sociales dans leur milieu. L'arrivée d'une nouvelle population au mode de vie différent impacte ainsi leur quotidien. Le réel point de discordance peut ainsi davantage provenir de la capacité de la communauté plus large de s'approprier cet espace public. En devenant d'intérêt général (au-delà du communautaire et du général entendu pour la communauté environnante), la High Line a tendance à éclipser les autres besoins du voisinage pour l'espace public, tel que l'amélioration de la qualité de vie des riverains.

La question qui subsiste est la suivante : comment innover, en matière de planification urbaine, et permettre aux projets d'aménagement urbain de grande envergure d'accéder à une véritable collaboration entre la communauté aisée et celle plus défavorisée ou vulnérable, dans les environnements sociaux et bâtis des quartiers tels que West Chelsea à New York. Nous avons un système d'acteurs particulier à New York, qui a évolué et qui évoluera encore au fil des années et des mandats. Il est encore difficile de savoir si l'élection du maire démocrate De Blasio aura une incidence sur celles-ci à long terme, dans l'économie politique de la ville (Grynbaum, 2014). Par ailleurs, comment ces réalignements politiques et sociaux sauront façonner les projets d'infrastructure à grande échelle comme le High Line, qui nécessite un meilleur équilibre des intérêts publics et privés dans le respect des espaces et de la culture, mixité, identité existante ?

## ANNEXE A – CERTIFICAT D'ÉTHIQUE

**ESG UQAM**École des sciences de la gestion  
Université du Québec à Montréal

No du certificat : 10-12-15-03

**CERTIFICAT D'ÉTHIQUE**

Le comité d'éthique de la recherche pour les étudiants de l'ESG a examiné le protocole de recherche suivant et le juge conforme aux pratiques habituelles ainsi qu'aux normes établies par le Cadre normatif pour l'éthique de la recherche avec des êtres humains de l'UQAM (juin 2012).

**Protocole de recherche**

Nom de l'étudiant(e) : JESSICA MARIE LILIANE PERRIN (PERJ09518702)

Programme d'études : 3854 - MAÎTRISE ÉTUDES URBAINES

Directrice/Directeur de recherche : FLORANCE PAULHIAC

Co-direction (s'il y a lieu)

Titre du protocole de recherche : Le processus participatif de la reconversion des friches industrielles dans les espaces urbains centraux - Cas de la High Line de la Ville de New York

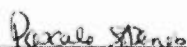
**Modalités d'application**

Les modifications importantes pouvant être apportées au protocole de recherche en cours de réalisation doivent être transmises au comité<sup>1</sup>.

Tout événement ou renseignement pouvant affecter l'intégrité ou l'éthicité de la recherche doit être communiqué au comité.

Toute suspension ou cessation du protocole (temporaire ou définitive) doit être communiquée au comité dans les meilleurs délais.

Le présent certificat d'éthique est valide jusqu'au 10 DÉCEMBRE 2016. Selon les normes de l'Université en vigueur, un suivi annuel est minimalement exigé pour maintenir la validité de la présente approbation éthique. Le rapport d'avancement de projet (renouvellement annuel ou fin de projet) est requis pour le : 10 DÉCEMBRE 2016.



Pascale L. Denis  
Présidente  
CERPE ESG UQAM  
Professeure

10 DÉCEMBRE 2016

Date d'émission

<sup>1</sup> Modifications apportées aux objectifs du projet et à ses étapes de réalisation, au choix des groupes de participants et à la façon de les recruter et aux formulaires de consentement. Les modifications incluent les risques de préjudices non-prévus pour les participants, les précautions mises en place pour les minimiser, les changements au niveau de la protection accordée aux participants en termes d'anonymat et de confidentialité ainsi que les changements au niveau de l'équipe (ajout ou retrait de membres).

## ANNEXE B – FORMULAIRE DE CONSENTEMENT

### UQÀM

#### CONSENT FORM

The participatory process of the brownfield redevelopment in central urban spaces - High Line Park -

#### Identification

Investigator for the project: Jessica Perrin  
 Educational program: Master Urban Studies  
 Email Address: perrin.jessica@outlook.com  
 Phone: (1) 514 679 6209

#### Intent and project management

As the subject of my thesis, I have chosen the High Line and its peculiar conversion process which has been proved to be a success in most aspects. More specifically, I emphasize on the citizens' participation which has been a key element, if not the most influential during the process. To complete this project, I plan on doing some field research on a regular basis and contact experts to guide me through it. Your contribution would highly impact on its success. You are invited to take part in this research which will analyze the extent of the non-profit organization called "Friends of the High Line" and how it utilized participatory planning methods to engage the West Chelsea community in the planning and design decisions for the New York City public park, the High Line. This project is part of a master's thesis under the direction of Florence Paulhiac, professor of the Département des Études Urbaines et Touristiques, École des Sciences de la Gestion, Université Québec à Montréal. He can be reached at (514) 987-3000 #1535 or by email at: paulhiac.florence@uqam.ca.

#### Procedure (s) or tasks requested to participant

Your participation in this personal interview will call on your expertise about the development of the participatory planning model, helping to understand the integration of the surrounding communities in public projects of urban revitalization, as well as in all phases of the process. This interview is recorded digitally with your permission with a duration of about 1 hour. The place and time of the interview are to be agreed with the project manager. The written transcript will identify you unless you explicitly refuse.

#### Risks and benefits

Your involvement in this study will contribute to an increased knowledge through a better understanding of the case study and to make it applicable in a differentiated environment. There is no significant risk of discomfort associated with your participation in this meeting. You remain free to not answer any question without a justified reason.

#### Anonymity and confidentiality

It is understood that the information collected in the interview is not confidential, unless you wish it to be anonymous. You can choose not to allow the distribution of your name, your function and the organization you represent. Research equipment (digital recording and transcription coded) and your consent form will be kept by the project manager for the entire duration of the project. The records and consent forms will be destroyed five years after the last publications.

## ANNEXE B BIS — FORMULAIRE DE CONSENTEMENT

### Voluntary participation

Your participation in this project is voluntary. This means that you agree to participate in the project without any constraint or external pressure, and moreover you are free to discontinue participation at any time during this research. In this case your information will be destroyed. Your agreement to participate also implies that you accept that the project manager can use, for the purposes of this research (thesis), information collected with public disclosure of information that could identify you unless upon explicit refusal on your part .

### Financial compensation

Your participation in this project is free. A summary of the research results will be sent to you at the end of the project if you request.

### Questions on the project or your rights?

You can contact the project manager at the number +1 514 987-3000 # 1535 for additional questions about the project. You can also chat with the supervisor Florence Paulhiac regarding conditions of your participation and your rights as a research participant. The project if you so participate was approved in terms of ethics of research involving humans. For questions that can not be addressed, you may contact the Director of Research or to make a complaint or comments you can contact the Chairman of the Ethics Committee of Research for Students (CERPE1), through its Secretariat at +1 514-987-3000 poste 7754 or email: mainard.karine@uqam.ca

### Thanks

Your collaboration is important to the realization of this project and we want to thank you.

### Signatures

I have read this consent form and voluntarily consent to participate in this research project. I also agree that the project manager has answered my questions satisfactorily and I have prepared enough time to reflect on my decision to participate. I understand that my participation in this research is completely voluntary and that I can end the interview at any time with no penalty in any form, nor justification. It is enough to inform the project manager.

- ☐ I request that the information collected does not identify myself as part of this research.  
☐ I authorize the release of my name, my function and the organization I represent

Participant signature:

Date:

Name (print) and contact:

I declare that I have understood the purpose, nature, benefits and risks of this project as well as I have made best use of my knowledge when answering the questions.

Project Leader Signature:

Date:

Name (print) and contact: JESSICA PERRIN, [perrin.jessica@outlook.com](mailto:perrin.jessica@outlook.com), +1.514.679.6209 (Canada)



## ANNEXE C — PROFIL DES PERSONNES INTERROGÉES

## GROUPE EXPERTS, 3 PERSONNES

**1 — KENT Ethan**, Senior Vice President pour l'organisme Project For Public Space (PPS). Il travaille à soutenir les organisations qui souhaitent engager une démarche de Placemaking, les projets (plus de 200 recensés) et le leadership dans le monde entier. Ethan a fait partie intégrante du développement du Placemaking, comme une approche de transformation pour le développement économique, l'écologie, la planification des transports, de la gouvernance et de la conception. Ayant travaillé sur plus de 200 projets PPS, Ethan a conduit un large éventail d'efforts Placemaking, fournissant complète l'engagement du public, la planification et la vision pour de nombreux espaces publics importants.

**Project For Public Space (PPS)** : Organisme à but non lucratif qui existe depuis quarante ans, mis en place pour aider les communautés à définir leurs espaces publics, articuler leur vision, participer à l'élaboration de la planification. Ils aident fondamentalement à surmonter les obstacles aux créations des espaces publics. Consultant pour la ville de NYC, ils font également de la recherche, crée des programmes et ils offrent aussi des formations. Ils ont travaillé partout dans le monde, auprès de trois mille communautés dans quarante-cinq pays. *"We're trying to build a movement around public spaces and what we call place-making, and support people doing this work all over the world, sort of connecting them, making place-making a cause like environmentalism essentially. We want to get everybody, not just experts, everybody shaping public spaces, participating their places"*

**2- M. RENN Aaron**, is a Senior Fellow at the Manhattan Institute for Policy Research and a Contributing Editor at its quarterly magazine City Journal. He is on a mission to help America's cities thrive in an ever more complex, competitive, globalized, and diverse 21st century. This requires building a future that is both demographically and economically sustainable and equitable. It means creating an engine of opportunity and upward mobility, and a platform on which a broad majority of citizens can build towards achieving their aspirations. He has contributed to The Guardian, Forbes.com, and numerous other publications. His perspectives on urban issues are regularly cited in the New York Times, Washington Post, Time, The Economist, Daily Telegraph, and other international media.

**Manhattan Institute** : est un groupe de réflexion en politique locale urbaine. La criminalité, l'éducation, l'urbanisme, la démographie, le développement économique, l'architecture et les transports sont les domaines de prédilections de l'institut et ceux pour lesquels ils sont spécialisés.

**3 – RUSSELL James S.**, is the Director, Design Strategic Initiatives at the New York City Department of Design and Construction. There he has lead a team that produced Guiding Principles on Equity, Sustainability, Resiliency and Healthy Living. Résident de NYC, il a été longtemps critique d'architecture, journaliste et consultant. Pendant neuf ans, il a été le porte-parole en architecture pour Bloomberg News/TV. <http://jamessRussell.net/about/>

---

 GROUPE RÉSIDENTS, 6 PERSONNES
 

---

**1- MARCUS Eric** is a communications expert whose work has ranged from writing consumer-oriented books and developing promotional and informational materials for non-profit and commercial enterprises to production jobs for both documentaries and television network news. Eric is a graduate of New York City public schools, after which he attended Vassar College and later earned master's degrees from both the Columbia University Graduate School of Journalism and Graduate School of Architecture, Planning, and Preservation. Résident du West Chelsea depuis 1995.

**2 — COMPTON J. Lee**, Co-Chair Chelsea Land Use, Manhattan Community Board No. 4 (depuis 2004 - 12 ans), Director New York Convention Center Operating Corporation, New York Chair Chelsea Land Use Manhattan Community Board 4. Mr. Compton serves on several community-focused committees and their related organizations, including Community Board 4, the New York Convention Center Development Cooperation, the Moynihan Station Development Cooperation, the Hudson Yards Development Cooperation and the High Line Steering Committee. Résident depuis plus de 30 ans.

**Community Board** : Il s'agit d'une instance constituée de 50 résidents bénévoles, nommés et consultés dans les différents districts, et cela pour chacun des cinq arrondissements de New York City. Il est selon Compton, Co-Chair Chelsea Land Use, Manhattan Community Board No. 4 (depuis 2004 - 12 ans), le plus bas niveau de gouvernance de la Ville de New York. Ces instances n'ont pas de pouvoir de décision, mais ont un rôle de conseil à la prise de décision. Ils représentent à la fois les résidents et les entreprises en considérant les intérêts de chacun. Le conseil communautaire 4 englobe la zone ouest de Manhattan et comprend environ 104 358 personnes (U.S. Census, 2000). Pour ce qui est du conseil communautaire 2, qui englobe la zone sud-ouest, il comprend environ 98 620 personnes (U.S. Census, 2000). Ces instances traitent directement avec le city planning. Ils se réunissent une fois par mois. *"We are pragmatic in trying to guide the zoning. We believe in most cases that once developers decide to develop an area, there's nothing you can do to prevent it, that where there's a huge amount of money to be made, they're going to prevail. What we work hard at is to shape the development to make sure that it is less detrimental to the community. We try to make sure that the community gets something out of it"* (Entrevue avec Compton, 16 Décembre 2015)

**3— ACEVEDO Miguel**, Résident depuis sa naissance, est le président élu de l'association des locataires Fulton Houses, depuis plus de 8 ans.

**Fulton Houses** : est un projet de logement situé à deux pas de la High Line qui a été inauguré en 1962 (The MidTown Gazette, 2012). Selon Miguel Acevedo, President of Fulton Houses Tenant Association, le développement Fulton Houses est composé de 1 000 appartements (de 1 à 5 chambres) et studios qui accueillent environ 2 500 personnes (onze bâtiments en tout). La communauté de Fulton Houses est diverse et multiethnique (avec 85 % de Latino-Américains et d'Afro-Américains), mais il y a aussi des personnes originaires de Russie et d'Asie. Les revenus vont de 12 000 \$ à 100 000 \$. La plupart des résidents sont des familles à faible revenu (fixed income).

**4— LAFARGE Annik**, Résidente de West Chelsea depuis 8 ans (2007). est née à NYC. Journaliste puis éditrice, elle travaille dans l'Édition de livres depuis de nombreuses années. Elle est autrement l'auteur du blogue : [lavinthehighline.com](http://lavinthehighline.com) ainsi que livre sur la High Line « On the High Line » sorti en 2012. <http://anniklafarge.com/>

**5— SOJLELLIS Paul**, résident depuis 12 ans à West Chelsea. Architecte de formation, il est devenu graphiste et enseigne la discipline à Rhode Island School of Design.

**6 — BRASSARD Peter**, Architecte et Urbaniste, Director of Design Administration Costas Kondylis and Partners LLC/Kondylis Architecture PC. Résident depuis 8 ans de West Chelsea.

## ANNEXE D — GUIDE D'ENTREVUE — RÉSIDENTS

FIELD RESEARCH HIGH LINE – DEC 2015 / JAN 2016 – JESSICA PERRIN – MASTER URBAN STUDIES –  
UQAM

### INTERVIEW GRID RESIDENTS

#### I. YOU, THE WEST SIDE CHELSEA

- 1) How long have you lived in the West Chelsea?
- 2) Can you tell me more about you, your work?
- 3) In 5 words, how could describe the district of West Side Chelsea before its redevelopment?
- 4) What are the major changes made since 2009 in addition to the rezoning included in the affordable housing project, the conversion of the High Line and the major real estate projects, which have taken place?
- 5) In 5 words, how do we describe it today?

#### II. HIGH LINE RECONVERSION

- 1) How do you perceive this infrastructure before?
- 2) How and when did you hear the first time about the reconversion of the High Line?
- 3) What do you think about NYC's politics on urban wasteland and re-urbanization?
- 4) According to you, are public spaces suitable for the public? If so, which population of the public benefit?
- 5) If you have to score these aspects from 1 to 5, how would you rate them: Safety / Environmental issues / Budget consolidation/ Historic conservation / Agreeableness on the site/ Sustainability/ Public participation/ Community input/ Rupture for the district/ Continuity for the district/ Community ownership/ Partnerships/ Social acceptability.

#### III. THE COMMUNITY

- 1) Did you follow the process of participatory planning of the local community and how was this accomplished? Were you an active participant?
- 2) What was the strategy when including the community in the process?
- 3) Was the community of the Chelsea West Side city properly represented?
- 4) In your expertise, what do you think about the participatory planning methods employed and those that have underpinned the production of the project? Has it enabled the West Chelsea community in the decision process of planning and designing the project?
- 5) As a resident what do you think the High Line and its construction process have allowed it to create? (example: collective urban identity?)

## ANNEXE D BIS — GUIDE D'ENTREVUE — PROFESSIONNELS

FIELD RESEARCH HIGH LINE — DEC 2015 / JAN 2016 — JESSICA PERRIN — MASTER URBAN STUDIES —  
UQAM

**INTERVIEW GRID****I. YOU, YOUR ORGANIZATION**

- 1) When did you start working for the Community Board Office?
- 2) Please describe your organization?
- 3) In 5 words, how would one characterize the district of West Side Chelsea before its redevelopment?
- 4) What are the major changes made since 2009 in addition to the rezoning, the conversion of the High Line and the major real estate projects which have taken place?
- 5) In 5 words, how do we describe it today?
- 6) Can you denote the role and knowledge of the committee? What is the frequency of meetings of the committee? How many people are involved?

**I. WEST SIDE CHELSEA**

- 1) In 5 words, how could one describe the district of West Side Chelsea before its redevelopment?
- 2) What are the major architectural changes made since 2009 (opening of the first section of the HL) in addition to the rezoning included in the affordable housing project, and the major real estate projects, which have taken place?
- 3) In 5 words, how do we describe it today?
- 4) In your expertise, what do you think about the participatory planning methods employed and those that have underpinned the production of the architectural project? Has it enabled the West Chelsea community in the decision process of planning and designing the project?

**II. HIGH LINE RECONVERSION**

- 1) How do you perceive this infrastructure before?
- 2) How and when did you hear the first time about the reconversion of the High Line ?
- 3) How does NYC and the Department of City Planning, review and consider the re-urbanization of urban wasteland?
- 4) According to you, are public spaces suitable for the public? If so, which population of the public benefit?

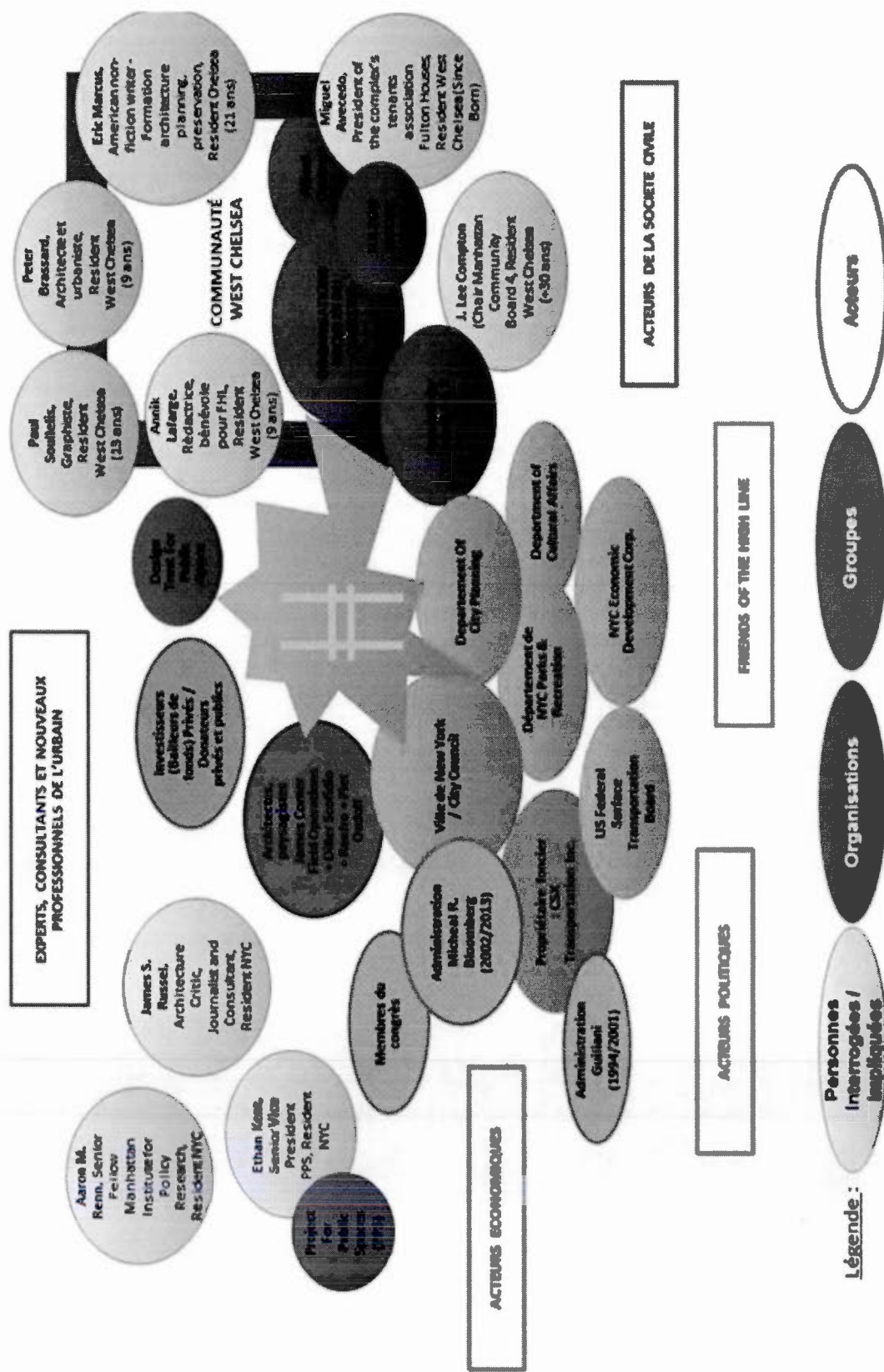


## ANNEXE E – GRILLE DE CODIFICATION PRÉLIMINAIRE

Contexte	Parties prenantes	Objectifs	Processus	Obstacles et solutions	Déroulement	Considérations
<ul style="list-style-type: none"><li>◦ <b>Contexte et historique du site</b><ul style="list-style-type: none"><li>■ Comment la communauté / les acteurs perçoivent le quartier avant le réaménagement du site ?</li><li>■ Comment la communauté / les acteurs perçoivent le quartier à présent ?</li><li>■ Comment la communauté / les acteurs perçoivent le site avant le réaménagement ?</li><li>◦ Documenter et identifier l'histoire et le déclin du site contigu et son quartier environnant</li></ul></li><li>◦ <b>Contexte communautaire</b><ul style="list-style-type: none"><li>■ Quel est le profil de la communauté ?</li><li>■ Quels organismes / organisations du milieu / instances locales de concertation sont présentes ?</li><li>■ Comment et quand a été créé l'organisme communautaire FNL ?</li><li>◦ Localisation de la communauté / du site - détails sur l'environnement</li></ul></li><li>◦ <b>Contexte d'arrimage</b><ul style="list-style-type: none"><li>■ Comment et pourquoi le projet a été lancé ?</li><li>◦ Identifier le catalyseur (s) pour le réaménagement</li></ul></li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>◦ <b>Rôles et responsabilités</b><ul style="list-style-type: none"><li>■ Comment et quand la communauté / les acteurs ont entendu parlé pour la première fois du projet ?</li><li>■ Quelle a été leur motivation pour travailler sur le projet ?</li><li>■ Quel était leur rôle ?</li><li>■ Comment leur rôle a évolué tout au long du projet ?</li><li>■ Quelles étaient leurs responsabilités ?</li><li>◦ Identifier les motivations, les rôles et les responsabilités des parties prenantes</li><li>■ Est-ce que d'autres personnes et / ou d'autres groupes ont été impliqués ?</li><li>■ Quelle a été leur contribution ?</li><li>◦ Établir l'influence d'un intervenant sur les décisions prises</li></ul></li><li>◦ <b>Partenariats</b><ul style="list-style-type: none"><li>■ Quels partenariats a apporté des contributions significatives ?</li><li>■ Qu'est-ce qui a fait que les partenariats ont eu du succès ?</li><li>■ Qu'est-ce qui a fait que les partenariats ont moins fonctionnés ?</li><li>◦ Identifier les partenariats significatifs formés entre les parties prenantes</li></ul></li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>◦ <b>Établissement d'objectifs du projet</b><ul style="list-style-type: none"><li>■ Quels ont été les objectifs du projet ?</li><li>■ Comment les objectifs ont guidé le projet ?</li><li>■ Qui a participé à l'élaboration des objectifs ? (au niveau sociale, écologique, économique, esthétique)</li><li>■ Qui a défini les objectifs et les programmes ?</li><li>■ Comment les objectifs et le programme ont été modifiés au cours du projet pour répondre aux attentes et aux besoins ?</li><li>◦ Identifier les acteurs impliqués dans la phase de définition des objectifs</li><li>◦ Identifier les buts et les justifications pour les objectifs fixés</li><li>◦ Identifier les modifications apportées au cours du projet</li></ul></li><li>◦ <b>Méthodes, informations et résultats</b><ul style="list-style-type: none"><li>■ Quelles méthodes ont été utilisées pour impliquer la communauté ?</li><li>■ Comment les méthodes ont été intégrées ?</li><li>■ Quels sont les résultats attendus des méthodes ?</li><li>■ Comment l'information résultante a été utilisée ?</li><li>■ Comment la communauté a été tenue informée ?</li><li>■ Quelle information a été partagée ?</li><li>■ Qui a partagé cette information ?</li><li>■ Comment l'information a été distribuée ?</li><li>■ Comment le projet a été promu pour renforcer le soutien de la communauté ?</li><li>◦ Documenter les méthodes de participation et de communication communautaires</li></ul></li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>◦ <b>Prise de décision et processus de mise en œuvre</b><ul style="list-style-type: none"><li>■ Quels événements clés du projet ?</li><li>■ Documents de la progression du projet</li><li>■ Comment ont été prises les décisions importantes ?</li><li>■ Qui a participé à la prise de décision ?</li><li>■ Quelles ont été les décisions finales fondées ?</li><li>■ Quelles influences sur ces décisions ?<ul style="list-style-type: none"><li>◦ Documenter les interactions avec les intervenants qui se sont produits au cours du processus</li></ul></li></ul></li><li>◦ <b>Méthodes, informations et résultats</b><ul style="list-style-type: none"><li>■ Quelles méthodes ont été utilisées pour impliquer la communauté ?</li><li>■ Comment les méthodes ont été intégrées ?</li><li>■ Quels sont les résultats attendus des méthodes ?</li><li>■ Comment l'information résultante a été utilisée ?</li><li>■ Comment la communauté a été tenue informée ?</li><li>■ Quelle information a été partagée ?</li><li>■ Qui a partagé cette information ?</li><li>■ Comment l'information a été distribuée ?</li><li>■ Comment le projet a été promu pour renforcer le soutien de la communauté ?</li><li>◦ Documenter les méthodes de participation et de communication communautaires</li></ul></li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>◦ <b>Limitations et contraintes</b><ul style="list-style-type: none"><li>■ Quelles ont été les difficultés initiales et contraintes identifiées sur le site ?</li><li>◦ Identifier les problèmes initiaux et la façon dont ils ont été traités</li></ul></li><li>◦ <b>Traitement des problèmes</b><ul style="list-style-type: none"><li>■ Quelles étaient les préoccupations de la communauté sur le site ou pour le projet ?</li><li>■ Au cours du projet, quels autres obstacles ont nécessité de l'attention ?</li><li>■ Comment ces questions ont été abordées ?</li><li>■ Qui était impliqué ?</li><li>◦ Identifier les autres problèmes et préoccupations, et comment ils ont été traités au cours du processus</li></ul></li><li>◦ <b>Financement du projet</b><ul style="list-style-type: none"><li>■ Comment le projet a été financé ?</li><li>◦ Collecter les informations de financement</li></ul></li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>◦ <b>Résultats / Accomplissement</b><ul style="list-style-type: none"><li>■ Comment le site est utilisé à la suite de la reconversion ?</li><li>■ Comment les parties prenantes se sentent sur le site avec cette nouvelle utilisation ?</li><li>■ Symbolique du lieu ?</li><li>■ Quelles ont été les influences extérieures qui ont positivement ou négativement influencées les résultats du projet ? (Sentiment de contrôle)</li><li>■ Comment le projet a-t-il affecté la vision de la communauté ?</li><li>◦ Établir comment la communauté / les experts perçoivent et valorisent le site aujourd'hui</li><li>◦ Identifier les effets externes qui ont influencé les résultats du projet</li></ul></li><li>◦ <b>Avantages</b><ul style="list-style-type: none"><li>■ Quels ont été les avantages communautaires perçus et réels du projet ? (social, économique, environnemental, esthétique)</li><li>◦ Mettre en lumière les avantages du projet</li></ul></li><li>◦ <b>Recommandations</b><ul style="list-style-type: none"><li>■ Comment le site est géré et entretenu ?</li><li>■ Il y a-t-il eu d'autres mises au point à la suite de ce projet ?</li><li>■ Le site est-il un catalyseur pour stimuler davantage le développement et l'investissement dans la région ?</li><li>◦ Identifier les avantages à long terme du projet</li></ul></li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>◦ <b>Critiques et enseignements</b><ul style="list-style-type: none"><li>■ Qu'est-ce qui peut être considéré comme le plus réussi lors du processus et au regard des résultats du projet ? Pourquoi ?</li><li>◦ Identifier les aspects construits du projet tel qu'il est perçu par les parties prenantes et les experts</li><li>■ Qu'est-ce qui peut être considéré comme moins réussi lors du processus et au regard des résultats du projet ? Pourquoi ?</li><li>◦ Identifier les lacunes du projet tel qu'il est perçu par les parties prenantes et les experts</li></ul></li></ul>



# ANNEXE F – MATRICE DES INTERVENANTS



## ANNEXE G – CHRONOLOGIE COMPLÈTE / ÉTAPES DES PROCESSUS PARTICIPATIFS

QUOI	QUAND	COMMENT	QUI	OU	POURQUOI
<b>ÉTAPE 1 : PROCESSUS D'INFORMATION, DE SENSIBILISATION ET DE SOUTIEN — « CAMPAGNE »</b>					
Création Friends Of the High Line	1999	NPO Statuts - 501 (c) (3) non-profit organization - « civic-led campaign »	The co-founders of FHL are Joshua David and Robert Hammond	West Chelsea based	"To preserve the historic High Line structure for reuse as an elevated public open space through the federal rail-banking program" <sup>91</sup> . 1- Make the general public aware of the existence of the High Line 2 - Working to preserve the structure as public open space
Appel à leurs réseaux personnels	1999-2002	Courriels, appels, rencontres	Personnalités de renom, et décideurs locaux (Elite capitalists and civic boosters)	West Chelsea/Manhattan/NYC /USA (gouvernement)	Rallier d'autres personnes à leur cause/captiver des personnes influentes de NYC et plus largement du gouvernement (senateurs)
2 detailed planning studies	2002	2 Études de Faisabilité : - 1 : Reclaiming the High Line - 2 : a comprehensive economic feasibility study	-1 : sponsored by the FHL and the Design Trust for Public Space -2 : by the firm of Hamilton Rabinovitz & Alschuler (HR&A) commissioned at the City's request	West Chelsea NYC	"Identified potential sources of funding for the project, ranging from private, corporate, and foundation donors to a variety of federal funding streams." <sup>92</sup> - gain support from all the lead candidates including front-runner Michael Bloomberg
Campagne de soutien	2002	Présentations qui démontreraient une plus-value financière intéressante pour le développement des deux districts	Après des instances locales de concertation : - Community Board 2&4 - Chelsea Block Associations	2 Districts de la High Line	- Gagner le soutien des instances démocratiques et des décideurs locaux - capturing the attention of a broad base of potential supports
Campagne de sensibilisation	5 Mars 2002	Exposition fondée sur l'étude Reclaiming the High Line coparrainée par Design Trust for Public Space	Résidents locaux qui vivent à proximité du site + Membres de la communauté élargie <sup>93</sup>	Municipal Art Society (West Chelsea)	- Faire parler du projet/obtenir un plus large soutien du public
Événements communautaires/Community Outreach :	1) Mai 2009 2) November 2006 3) Février 2009 / 15 Décembre 2006 4) Avril 2008 5) Annuel	1) featuring curator and co-founder David Bowie headlining this ten-day program of movies, music, visual arts, dance, and the customary over-the-top Chelsea nightlife. / featured unique performances and activities 2) FHL hosted a pizza party and project briefing for residents of the Robert Fulton Houses, in Chelsea 3) Exhibition of Walking the High Line with Joel Sternfeld + others 4) Event : Photo Roundup / Chalk Shoes to the High Line	Résidents locaux qui vivent à proximité du site + membre de la communauté élargie 1) More than 5000 people in 2005 / 7000 people in 2007 <sup>94</sup>	1) 2) West Chelsea 3) Intimate in Chelsea's famed art gallery district / + ADAA Art Show 2009 (Park Avenue Armory - Upper East Side Manhattan) 4) West along the streets of Chelsea and the Meatpacking District,	1) 2) Raise their neighborhood profile / engage a full range of community participation in the High Line project 3) celebrate local diversity, democratic voice and encapsulate the spirit of urban living and creativity (Lang, cité par Svenden, 2013) 4) The idea is to mark the future paths that people will take to the High Line, and generate excitement about the park's opening later this year. <sup>95</sup>
1) Parrainage d'une foire annuelle de rue : Kitchen / High Line Block Festival <sup>94</sup>					
2) Free community Events <sup>95</sup>					
3) Exposition de photos <sup>96</sup>					
4) Événements artistiques <sup>97</sup>					

<sup>91</sup> FHL Blog, 2003b<sup>92</sup> FHL Blog, 2008g<sup>93</sup> Svendsen, 2010<sup>94</sup> FHL Blog, 2009a<sup>95</sup> FHL Blog, 2009a<sup>96</sup> FHL Website, 2009c<sup>97</sup> FHL Blog, 2008f

QUOI	QUAND	COMMENT	QUI	OU	POURQUOI
Organisation de spectacles et de Gala (Souper-Bénéfices) <sup>98</sup>	Monthly	Lever de fonds	Décideurs clés, donateurs potentiels (includes many A-list authors, actors, and artists <sup>99</sup> )	West Chelsea	- Reach decision-makers and high profile neighborhood personalities - Financement
Porte-à-porte Échanges informels	2002 ?	Visites dans le quartier comme s'ils « partaient en campagne » (Hammond, 2007)	"Visit the homes of local residents, including those living in nearby public housing facilities (Hammond, 2007)."	West Chelsea/2 Districts de la High Line	- Visiter les résidents locaux pour obtenir un plus large soutien de la communauté - Évaluer les préoccupations locales et se familiariser avec la communauté (Hammond, 2007). - Know the community and its leadership at all levels - Assess local concerns and become familiar with their constituency (Hammond 2007) - Montrer le potentiel de la High Line
Visites sur site	From 2008 (Hebdo)	Tours : "In October, more than 800 members of the public were allowed to tour the rail yards section of the High Line, usually closed to the public <sup>102</sup> ."	Journalistes, décideurs clés, donateurs potentiels et large public par la suite	High Line Site	
- Création du Blog FHL dès 2002 - Sollicitation des médias et alimentation des réseaux sociaux/Brochures, postcards - Création du site FHL en 2009 - Alimentation des médias sociaux (Facebook, Pinterest, Instagram, Twitter, Flickr) - Distribution de tracts dans le quartier	Sur une base régulière	Envoi de bulletins électroniques : informations détaillées sur les sujets abordés lors des réunions, ainsi que des événements de collecte de fonds prévus, sur les plans de conception et sur l'avancée quant au partenariat public-privé avec la ville et le New York City Parks and Recreation Department (Hammond et David 2011, p. 110).	Aux résidents de la communauté intéressés par les avancées du projet et communauté élargie dans un premier temps et plus largement à partir de 2009	- transparence et à la planification communautaire inclusive - suivi des différentes étapes du projet (temporalités longues et maturation lente) - communiqué en réponse aux controverses <sup>103</sup> (ou Lafarge, Marcus, Soulellis se sont d'ailleurs exprimés) - Communications (avant, pendant et après reconversion) + répondre aux questions de la communauté avec des détails concrets et de simples affirmations par rapport aux prochaines étapes entreprises (outil d'information après le public forum du 3 mai 2003) + Répondre aux besoins d'informations (lieu, accès, horaires, événements) + Présenter les offres de services/activités + Récolter des fonds/justifier les dépenses de fonds + Faire connaître la personnalité corporative/accroître la crédibilité/la visibilité + Recruter des bénévoles/employés + Membership <sup>104</sup> with different levels <sup>105</sup>	

<sup>98</sup> FHL Blog, 2007a

<sup>99</sup> FHL Blog, 2008e

<sup>100</sup> FHL Blog, 2002

<sup>101</sup> Social design notes, 2003

<sup>102</sup> FHL Blog, 2008d

<sup>103</sup> Moss, 2012

<sup>104</sup> FHL website, 2016b

<sup>105</sup> FHL website, 2016a



# ÉTAPE 2 : CONCOURS D'IDÉES — OUVERTURE DU DÉBAT PUBLIC

"As the next phase in its project to preserve and re-use the High Line, Friends of the High Line will hold a series of open workshops with members of the community beginning in September, with a variety of the competition proposals serving as springboards for discussion<sup>106</sup>."

The Open Competition	2002-2003	Concours d'idées — Soumission de croquis, de plans et de dessins coût individuel minimum de 100 \$	"architects, landscape architects, planners, engineers, artists, [...] and all other interested parties" <sup>108</sup> en plus de la communauté	- to engage an international audience - "To stimulate the public's thinking about the future of the High Line" <sup>109</sup> - pour créer et partager les idées que le public souhaitait voir mises en œuvre dans le futur parc - pour obtenir du soutien pour le projet (Hammond et David 2011, p.53)
Designing the High Line competition <sup>110</sup>	30 Mai 2003	Décisions des projets retenus	Membres du Jury sélectionnés <sup>111</sup>	John Lee Compton, co-chair of the Chelsea Preservation and Planning Committee and a member of the jury, says that "As we move on to considering practical issues, the ideas from the competition—even the most bizarre ones—will help us do something special and wonderful with this unique resource."
Présentation des 13 projets sélectionnés par le jury (3 gagnants et 10 mentions honorables parmi les 150 retenues sur un total de 720 propositions)	Du 10 au 26 juillet 2003 (Weiz 2003 <sup>112</sup> )	Exposition avec Vidéos de présentation et photographies — organisée par FHL	Free event - Grand public, visiteurs	« Brainstorming » Occasion de faire des suggestions pour l'utilisation future de la structure (il était également possible de visualiser les propositions en ligne, sur le site web de la High Line) "develop a brilliant design for what will soon become a great new public space. Aarons 2003" <sup>113</sup>  "The preservation and re-invention of the High Line is destined to create yet another of these special neighborhoods, in West Chelsea—a neighborhood with a sense of place all its own, deriving from this distinctive feature winding through its midst and connecting its parts—a place to belong to, to live, work and have fun in. Bravo ! Sandhis Frank"
Panel de discussion about Designing the High Line	15 Juillet 2003	A group of competition jurors will join with moderator Kurt Andersen - Organized par FHL in conjunction with the DTPS <sup>114</sup>	Free event - Grand public	"To kick off the open process" <sup>115</sup> "This event offers High Line community members and the general public a valuable opportunity to register comments and ideas at the very start of the design process". "invite local residents and business-owners and all interested New Yorkers to come tell FHL which designs you liked (and which ones you didn't like) and let us know what good ideas might have been missed by all 720 competition entrants".

<sup>106</sup> FHL Blog, 2003b

<sup>107</sup> Farley, 2009

<sup>108</sup> FHL Blog, 2002

<sup>109</sup> FHL Blog, 2003b

<sup>110</sup> FHL Blog, 2003b

<sup>111</sup> Julie Bargmann (associate professor of landscape architecture, University of Virginia); • Vishaan Chakrabarti (Director of the Manhattan Office, New York City Department of City Planning); • John Lee Entwurf avec Entrevue avec Compton, 16 décembre 2016 (Co-Chair, Chelsea Preservation and Planning Committee); • Lynne Cook (Curator, Dia Art Foundation); • Robert Hammond (co-founder, Friends of the High Line); • Steven Holl (principal, Steven Holl Architects); • Murray Moss (owner, Moss); • Marilyn Jordan Taylor (Chairman, Skidmore Owings & Merrill); • Signe Nielsen (principal, Mathews Nielsen); and • Bernard Tschumi (Dean, Columbia University Graduate School of Architecture, Planning and Preservation).

<sup>112</sup> Weiz, 2003

<sup>113</sup> FHL Blog, 2003a

<sup>114</sup> FHL Blog, 2012b

<sup>115</sup> FHL Blog, 2003a

### ETAPE 3 - RENCONTRES AVEC LA COMMUNAUTE - PROCESSUS DE CONCEPTION/DECISION - PUBLIC MEETINGS AND HEARING

"The goal of the forum is not just for you to hear from the designers but to continue a dialogue between you and the designers".

<b>HIGH COMMUNITY INPUT FORUM / Public Forum #1</b>	28 Octobre 2003	<p>Les participants au forum ont été divisés en groupes de dix avec un sujet de discussion prédéfini et animés par les membres du personnel de la FHL et des membres bénévoles. Cette réunion était une stratégie pour impliquer le maximum de personnes (Hammond et David 2011, p. 73).</p> <p>L'animateur de chaque groupe a ensuite relayé les principaux points à l'ensemble du public.</p> <p>Cette réunion a été filmée et encadrée. Des preneurs de notes ont par la suite transmis leur compte-rendu aux participants et aux personnes présentes sur la liste de diffusion via un bulletin envoyé par courriel.</p>	<p>Membres de la communauté - 400 participants open residents and business-owners in the High Line area and the public at large</p>	<p>Metropolitain Pavillon (un espace d'événement dans le West Chelsea qui héberge une multitude d'activités sociales, Hammond et David 2011, p. 66)</p>	<p>- Amener les groupes à parler de ce qu'ils ont plus ou moins apprécié par rapport aux éléments de conceptions présentés lors du concours d'idées : « with a variety of the competition ideas serving as springboards for discussion<sup>116</sup> »</p> <p>"This open competition led to the more formal, professional competition for the High Line design in March of 2004." / "The selection process ran for six months, starting in March 2004 until September 2004"</p>
<b>Soirée d'inauguration de l'exposition</b>	15 Juillet 2004	<p>Organisé par FHL</p> <p>Séance de présentation des 4 finalistes : Steven Holl Architects, Zaha Hadid Architects, TerraGRAM, and Field Operations in conjunction with Diller, Scofidio and Renfro</p>	<p>Communauté élargie + 500 personnes présentes</p>	<p>New York City's Center for Architecture (Greenwich Village)</p>	<p>- Exposition des 4 projets retenus</p> <p>"These four options were than publicly displayed and critiqued before a final decision was made"</p> <p>"These designs were not intended to be final plans, but rather illustrations of the direction each team would take the project if selected".</p>
<b>Exposition : "4 teams, 4 visions - Design approaches to the High Line Master Plan"<sup>117</sup></b>	16 Juillet au 14 Août 2004	<p>Présentation des 4 projets retenus par le public</p>	<p>Communauté élargie</p>	<p>New York City's Center for Architecture (Greenwich Village)</p>	<p>- les résidents ont pu s'imprégner des quatre scénarios exposés <sup>118</sup></p>
<b>Vote du projet finaliste</b>	Septembre 2004	<p>Décision finale</p> <p>"the design team was selected by the City and Friends of the High Line (FHL) in fall 2004"</p>	<p>FHL/Ville de NY</p>	<p>Bureau du Maire/City Hall</p>	<p>- Decision de l'équipe de conception finale James Corner Field Operations (JCFO) et Diller Scofidio + Renfro (DS+R)</p> <p>"Selection of a design team and the development of a realizable master plan<sup>119</sup>".</p>

<sup>116</sup> FHL Blog, 2003b

<sup>117</sup> The New York Times on the web, 2004

<sup>118</sup> FHL Blog, 2004b

<sup>119</sup> FHL Blog, 2003c



Public Question and Answer Session #2	19 Octobre 2004 <sup>120</sup>	Suite à la présentation et à une courte séance de questions-réponses, les participants se sont réunis en plus petits groupes de discussion pour échanger des idées et formuler des questions. À la fin de la soirée, un représentant de chaque groupe a présenté ses observations et ses recommandations à l'assemblée. Sur le même principe	Communauté élargie — 300 participants	Metropolitan (Chelsea)	Pavilion	<p>– Rencontrer l'équipe de conception DS+R et en apprendre davantage sur les opérations envisagées pour la conversion de la High Line en espace public ouvert — idées préliminaires de conception.</p>
High Line Community Input Forum #3	2 Décembre 2004 <sup>121</sup>		Communauté élargie — 200 participants "all interested members of the public to attend the third High Line Community Input Forum."	Chelsea Center (West Chelsea)	Recreation Pavilion	<p>– Rencontrer l'équipe de conception et il leur a été présenté les mises à jour concernant l'aménagement de la High Line.</p> <p>"Overall, participants felt strongly that the design team had listened to them at the last public forum and had incorporated their comments into this stage of the design"<sup>122</sup>.</p>
HIGH LINE DESIGN-IN-PROGRESS PRESENTATION QUESTION-AND-ANSWER SESSION #4	3 Mai 2005 <sup>123</sup>	Les participants ont été invités à soumettre des questions aux concepteurs, aux FHL et à la Ville de New York par écrits et qui ont été compilées ensuite. Celles-ci portaient essentiellement sur la propriété et l'exploitation du site, sur le contrôle de la foule et la sécurité, sur l'intégration dans l'environnement, sur la préservation du site (historique et écologique), sur l'éducation (plus-value pour les étudiants de NYC), et d'autres questions plus générales par exemple sur les événements culturels qui pourraient être réalisés sur la High Line.	400 personnes + l'équipe de conception et la Ville de New York	Fondation (MeatPacking District)	Bohen	<p>-Design presentation : Présentation des concepteurs qui a été suivie par une séance de questions/réponses avec l'assemblée.</p> <p>"FHL has compiled these questions and answered them in collaboration with the City of New York and the design team"<sup>124</sup>.</p>
Exposition	20 Avril au 31 octobre 2005 <sup>125</sup>	Cet événement présentait des éléments d'aménagement et de conception pour la première section de la High Line, réalisé par l'équipe DS+R et JCFO sous la direction des FHL et de la ville de New York (the Department of Parks and Recreation, the Department of City Planning, the New York City Economic Development Corporation, and the Office of the Deputy Mayor for Economic Development and Rebuilding).	Communauté élargie	MOMA (Museum of Modern Art) de NYC <sup>126</sup>		Public showings - to introduce the material and respond to comments

<sup>120</sup> FHL Blog, 2004c

<sup>121</sup> FHL Blog, 2004a

<sup>122</sup> FHL Blog, 2004e

<sup>123</sup> FHL Blog, 2005a

<sup>124</sup> FHL Blog, 2006c

<sup>125</sup> FHL Blog, 2005e

<sup>126</sup> MOMA, 2005

Public Forum "High Line Rail Yards Forum" <sup>127</sup> #5	7 Décembre 2006	Presentation and public discussion Organized by FHL	Communauté élargie  Plus de 200 personnes présentes <sup>128</sup>	Chelsea Community Room	Market	- Presentation of the High Line's potential at the rail yards and an overview of the public planning process that will decide its future.
West Side Rail Yards: Public Forum <sup>129</sup> #6	8 May 2007 <sup>130</sup>	Public presentation Hosted by Hudson Yards Development Corporation (HYDC) and Manhattan Community Board 4.	More than 200 people rallied in favor of preserving the entire High Line, including the Spur over 10th Avenue. Communauté élargie	Hartley House Kitchen)	(Hell's)	To support the High Line on the development of the West Side Rail Yards "This will be the first public presentation of proposed design guidelines for the rail yards. You'll learn more about the rail yards redevelopment—one of the most important planning issues facing New York City today. The presentation will address many issues, including building heights, density, uses, affordable housing, and open space. It will also show the current plans for the High Line at the site: whether preservation of the historic structure will be mandated or whether developers will be allowed to demolish the High Line north of 30th Street".
COMMUNITY INPUT FORUM ON PRELIMINARY DESIGNS FOR HIGH LINE SECTION 2 <sup>131</sup> #7	23 Octobre 2007	Presentation and public discussion : "After a slide show presentation the members of the audience were encouraged to ask questions" <sup>132</sup> "Questions included: Will dogs be allowed on the High Line? Will the park be open at night? Will there be public bathrooms, and where will they be? How will people get up on the High Line, and where will access points be located?"  Organized by the Friends of the High Line and the New York City Department of Parks & Recreation	More than 200 people attended the event  Communauté élargie	Cedar Lake (Chelsea)	Theater	"focusing on the preliminary designs for High Line Section 2 (20th Street to 30th Street). Lead High Line architect James Corner, principal of landscape architecture firm Field Operations, and Ricardo Scofidio of architecture firm Diller Scofidio + Renfro, will present the design concept, answer questions, and take comments. This is the first time this new work will be shown to the general public."
HUDSON YARDS COMMUNITY ADVISORY COMMITTEE'S RAIL YARDS INPUT FORUM <sup>133</sup> #8	10 Décembre 2007 <sup>134</sup>	"After the presentations, attendees had the opportunity to break into small groups to discuss the plans and give their feedback in a formal way". Event sponsored by Community Board 4 and the Hudson Yards Community Advocacy Coalition that included presentations from the five developers who have submitted plans for the rail yards.	Communauté élargie- interested members of the community (as well as political figures such as New York State Senator Tom Duane <sup>135</sup>	Hudson Guild Chelsea)	(West Chelsea)	- to present the design concept, answer questions, and take comments

<sup>127</sup> FHL Blog, 2006a<sup>128</sup> FHL Website, 2007a<sup>129</sup> FHL Blog, 2007c<sup>130</sup> MTA, 2003<sup>131</sup> FHL Blog, 2007b<sup>132</sup> FHL Blog, 2008b<sup>133</sup> FHL Blog, 2006b<sup>134</sup> FHL Blog, 2007c<sup>135</sup> FHL Blog, 2007a

DESIGN PUBLICATION LAUNCH PARTY <sup>136</sup>	30 Juillet 2008	Toast the release of Designing the High Line: Gansevoort Street to 30th Street, our new design publication. Organized by FHL	Communauté impliquée intéressée (Tickets start at \$45 (\$25 for members and volunteers)	Under the High Line at 25th Street	- to celebrate the book launch and congratulate the High Line's design team and construction teams for all their hard work.
SPEAK OUT TO SAVE THE HIGH LINE AT THE WEST SIDE RAIL YARDS - Rail Yards Public Forum #9 <sup>137</sup>	15 Septembre 2008	"The first public viewing of the revised plans for the West Side Rail Yards, and show that you support full preservation of the High Line. The Related Companies, the developer that was selected by the MTA in May 2008, has revised its proposal and will make a comprehensive presentation, including the proposed treatment of the High Line on the site". Hosted by the Hudson Yards Community Advisory Committee, Community Board 4, and Related Companies for sponsoring the forum	approximately 200 members of the community gathered	Sacred Heart of Jesus School Campbell Hall (Hell's Kitchen/Clinton)	- to hear the Related Companies present their new plan for the rail yards and to provide their comments and questions. "to see the new proposal and give feedback. As High Line supporters, it will be our chance to tell the developer how strongly we feel about preserving the final 1/3 of the High Line- the only section which is not yet protected from demolition. As the process moves forward, Friends of the High Line will continue to advocate for full preservation of the historic High Line structure on the site".
Public Forum : Eastern Rail Yards Public Forum: Save the Spur <sup>138</sup> #10	1 Decembre 2008	"The Related Companies, the developer for the site, will present its revised plan for the Eastern Rail Yards, which includes a significant portion of the High Line, including the 10th Avenue Spur. The developer is requesting amendments to the underlying zoning for the site, which will require public review and approval by the City Council".  Hosted by Manhattan Community Board 4 and the Hudson Yards Community Advisory Committee	Communauté élargie more than 200 people	Midtown's Red Cross / Hell's Kitchen	- include an opportunity for public comment / public review process

# INAUGURATION — OUVERTURE 1ERE SECTION HIGH LINE

8 Juin 2009

<sup>136</sup> FHL Website, 2008

<sup>137</sup> FHL Blog, 2008g

<sup>138</sup> FHL Blog, 2008c



## ANNEXE H — REVITALISATION DE WEST CHELSEA

Historiquement, les résidents de longue date ont vécu dans cet espace unifonctionnel, vidé des composantes qui font la ville (services publics, éducatifs, sociaux, récréatifs, lieux de rencontres et communautaires pour l'ensemble du secteur). Dans les années 1980, nous parlions autrement d'un quartier non sécuritaire, sombre avec peu de fréquentations nocturnes. Certaines personnes interrogées retiendront que ce quartier semi-industriel était relégué, vide, calme et peu attirant (Entrevue avec Russell, 7 janvier 2016 ; entrevue avec Marcus, 7 janvier 2016). *"It was mostly industrial and it was rather underutilized, kind of depressed"* (Entrevue avec Brassard, 7 Janvier 2016).

Sans compter que la région était éloignée, non proche d'une station de métro, de sorte qu'il était difficile d'y entrer et d'en sortir, au point de rendre « marginal » le quartier (Entrevue avec Brassard, 7 janvier 2016). Autrement, certaines personnes interrogées reporteront que c'était un quartier dangereux ou circulait beaucoup de drogues, qui était bruyant et nauséabond compte tenu de la présence de nombreux conditionneurs de viande. Enfin, pour Soulellis, arrivé dans le quartier il y a 13 ans, il arguera que le quartier était : *"Quiet, artsy... pleasant, mixed (mixed everything), maybe I should say "diverse," rather than "mixed, so diverse, and not touristy"* (Entrevue avec Soulellis, 8 Janvier 2016).

La zone d'étude West Chelsea englobe environ 24 blocs dans l'ouest du district du Community Board 4 Manhattan. Elle englobe environ 5 300 habitants pour 3 400 logements (NYC City Planning, 2016a). L'utilisation des sols est diverse, comprenant un nombre croissant d'immeubles de bureaux résidentiels et commerciaux, des entrepôts, de l'industrie légère, et des grandes installations de services publics ainsi que des infrastructures. Certaines des caractéristiques notables du quartier incluent la High Line, un segment du Hudson River Park, et du Chelsea Piers (NYC City Planning, 2016c).

Avec une population qui passe de 84 431 habitants en 1990 à 87 479 en 2000 (+3,6 %) et 103 245 en 2010, c'est une augmentation de 18 % qui s'opère en 20 ans (NYC City Planning, 2016b). Selon le recensement de 2000, le revenu médian moyen des ménages est 51 620 \$ avec la gamme couvrant 13 210 \$ à 81 464 \$ par année (U. S. Census, 2000). Nous pouvons dire que le profil du district suit le développement des autres districts de Manhattan.

Le quartier est récemment entré dans un processus de réhabilitation. En effet, au cours des 20 dernières années, Far West Chelsea est devenu un centre international d'art, avec de nombreuses galeries d'art et d'expositions, et de nombreuses usines de viandes au sud de la High Line ont été remplacées par des restaurants et des boutiques de designers.

*"What happened in the 90s, originally, the last area was in Soho and then they began to migrate, mainly because of the cost. Soho became too expensive because it transformed into a retail district and tourist destination. West Chelsea became the cheap place. It was also big because the industrial buildings made more sense for our galleries".* (Entrevue avec Brassard, 7 janvier 2016)

Compton, constate également une perte importante des services locaux qui desservent les moins riches, comme les petits commerces de proximité et certains restaurants. Ils ont fait place, quasi simultanément aux projets de développement résidentiels, à des boutiques de luxe, par opposition à des services locaux sur lesquels les gens comptent. Ce phénomène n'est pas propre à West Chelsea, mais il est certainement accentué par ce qui est arrivé dans le secteur (Entrevue avec Compton, 16 décembre 2015).

Corroboré par Renn, ce phénomène est semblable à ce qui est arrivé à la moitié des quartiers de la ville de New York. Il est alors question d'une forme de gentrification, du développement de logements de hauts de gamme avec des boutiques qui correspondent à une nouvelle clientèle, des hôtels tels que l'Hôtel Standard High Line ou encore le Whitney Museum qui attire des gens de l'extérieur, autrement dit beaucoup de touristes. Il décrit cela comme incisif, comme si West Chelsea était devenu finalement un nouveau centre-ville, un quartier gentrifié (Entrevue avec Renn, 23 décembre 2015).

*"Well, I think there's good changes and bad changes, and for everybody, it's a question of taste. I think that a lot of smaller stores and shops have closed and real estate got so expensive. I mean one change that I had to make in the new edition, I had a book and a little section was called "Bottom of the old road" and it was all about how this area in West Chelsea was like the greatest part of the City to either gas up your car, get your car repaired, park your car; it was filled with parking lots, water repair shops, gas stations, everything about the car. And I had to remove that completely in just two years because now it's impossible to find a parking space, most of the parking lots are gone. [...] So it's very, very big in fashion now. The flavor of the place has really changed and it's very wealthy [...]"* (Entrevue avec Lafarge, 22 décembre 2015)

Pour Marcus, le quartier tel qu'il le vit aujourd'hui peut se résumer par « Vibrant, inviting, touristy, crowded, fun » tandis que Soulellis le décrira d'une manière plus tranchée :

*« Tourists, tourists, tourists. But it's not just that, it's tourists ... Tourism, it is, which we see right in front of us, it's... real estate development".* (Entrevue avec Soulellis, 8 janvier 2016)

Brassard décrira ce changement comme suit :

*"It's transformed into a very posh high end neighborhood, with a lot of energy, especially in this area, the Meatpacking district, but generally, there's a great improvement from what it used to be".* (Entrevue avec Brassard, 7 janvier 2016).

Enfin, selon Compton, l'un des principaux changements est que la plupart des gens qui vivent dans le quartier ne peuvent plus se le permettre maintenant, à moins qu'ils aient des baux à long terme (Entrevue avec Compton, 16 décembre 2015). En somme la valeur des propriétés a fortement augmenté pour les petits propriétaires (la valeur de l'appartement de Soulellis a doublé depuis son arrivée il y a 13 ans) depuis le changement de zonage qui a permis ces nouveaux développements selon Brassard, Soulellis, Compton, et Renn.

*"So I think the neighborhood is still very diverse, interesting and filled with a lot of interesting people, a lot of great restaurants and places to go and galleries and performance spaces and ... but it's feeling exclusive to me. You know the people who come here can't afford to live here I don't think that's good. So that's changing, and again, that's happening all over New York, it's not just*



*here. It's happening here in microcosm but it's happening everywhere in New York.*" (Entrevue avec Lafarge, 22 décembre 2015)

Malgré cela le réaménagement de West Chelsea reste hétéroclite, car le redéveloppement, certains blocs, occupés par des concessionnaires et des installations de stockage sont encore sombres et calmes la nuit. Pourtant, le seul souvenir d'un vaste passé de la communauté émane de l'environnement industriel construit de West Chelsea des vieux entrepôts de fabrication.

Aujourd'hui, même si c'est un quartier mixte, il est principalement résidentiel, avec plus de condominiums que prévu :

*« The major change is the creation of thousands housing units in West Chelsea in what had formerly been a manufacturing district. »*

À présent, il y a un grand afflux de sociétés de technologies (Google, HP), des entreprises créatives telles que la compagnie de Barry Diller (IAC), des arts de la scène, des petits théâtres et des galeries d'art (des centaines selon Marcus, qui constitue le premier phénomène de gentrification selon Russell, et qui est déjà amené à déménager selon Lafarge et Compton, car le quartier est devenu aussi cher que Soho et que leurs baux de 10 ans ont expiré).

Les nouveaux résidents à (très) hauts revenus sont, selon Lafarge, pour la majorité des Européens, des Chinois et des Russes qui achètent leur troisième, quatrième ou cinquième propriété. Ils demeurent à Chelsea quelques semaines par an seulement et sont prêts à déboursier 7 ou 8 millions de dollars pour un appartement de deux chambres (certains appartements atteignent 50 M\$ selon Tablang, 2015).

*"I'm thinking, how are we, as a neighborhood, going to sustain a 50 million dollar, that 50 million dollar penthouse? Who is that? That's going to contribute to this neighborhood? Are they going to? I have lots of questions about that, and I'm relating less and less to the neighborhood that is becoming more and more a place to sustain the 50 million dollar penthouse. Basically, they didn't expect that kind of development".* (Entrevue avec Soulellis, 8 janvier 2016)

En parallèle, il y a deux projets de logements abordables (Low-Income apartment / Affordable housing) très proches de la High Line (5 000 résidents pour les deux complexes) : Chelsea Elliot Houses, Robert Fulton House (gérés par NYCHA qui est New York Housing Authority), ainsi qu'une coopérative d'habitation qui a été conçue par International Ladies » Garment Workers'Union (NYCHA, 2011). Ces résidents, qui constituent le plus grand groupe de voisins immédiats du parc, sont pour la majorité des personnes qui ont un revenu modeste ou qui font partie de la classe moyenne (Entrevue avec Lafarge, 22 décembre 2015).

Il semble que West Chelsea est un endroit où les logements sociaux, les brownstones unifamiliaux et les nouveaux condominiums se mélangent. En outre, la communauté de la High Line est un mélange de familles à faible revenu et de ménages à haut revenu (parmi les plus riches du monde selon Compton). C'est en fait une communauté très riche et très variée comme il l'a souligné, mais il est par ailleurs très difficile de dire qu'elle est très inclusive (Entrevue avec Compton, 16 décembre 2015).

*"It kind of has split because this has now become such a gentrified neighborhood."* (Entrevue avec Lafarge, 22 décembre 2015).

Inculquant le nouveau parc populaire sur ces motifs dans un article paru en 2012 pour le New York Times, le blogueur Moss a décrit comment de nombreuses entreprises locales et les résidents de la classe ouvrière ont été évincés par la hausse des loyers. Il démontre clairement comment la High Line est instrumentalisée comme un outil de gentrification. La High Line serait ainsi devenue la représentation même de l'« éco-gentrification » dont nous avons parlé plus tôt.

Soulellis se dit autrement prêt à déménager pour beaucoup de raisons, principalement parce qu'il est fatigué de la foule et du tourisme et que le quartier a subi une transformation trop radicale depuis 2009 causée par :

*« Luxury real estate developments that are going on, I don't relate to them. It doesn't feel like my neighborhood anymore. That's really changing the identity ». (Entrevue avec Soulellis, 8 janvier 2016)*

De plus, même si se décrit comme privilégié, le quartier n'est plus assez abordable pour lui. Il nous racontera également l'expérience d'une restauratrice populaire dans le quartier (installée depuis plus de 20 ans) qui a accusé la High Line pour la fermeture de son entreprise (Goldensohn, 2015).

*"She said, 'I love it, I think it's beautiful, but it has ruined my business, and I'm leaving,' and she's considered this kind of little treasure of a restaurant on the West Side. (Entrevue avec Soulellis, 8 janvier 2016)*

Cela rejoint également les propos de Lafarge qui paradoxalement nous partagera qu'elle est prête à partir de West Chelsea comme beaucoup de ses amis.

*"A lot of my friends feel the same way and a lot of my friends are finally just saying you know what screw it I don't want to live here anymore. Even in Brooklyn now, Brooklyn is becoming like that, you know there's like there's nowhere to go anymore" (Entrevue avec Lafarge, 22 Décembre 2015).*

Pour Renn, il y a un sentiment de malaise dans la ville à propos de la corporatisation, de la gentrification, des revenus et des inégalités... West Chelsea n'est pas en reste et la High Line a énormément accéléré le rythme du changement dans le quartier. Acevedo s'exprimera d'ailleurs à ce sujet en relayant les craintes des résidents du complexe Fulton Houses. Les résidents ont en effet peur de ne pas pouvoir rester dans le quartier, de ne pas pouvoir payer leur loyer à l'avenir. La plus grande crainte et que si les promoteurs continuent à construire des immeubles couteux si proches, la Ville pourra être tentée un jour de vendre les logements sociaux et cela aura pour conséquence « to remove us from the community ».

Selon Renn, la High Line a eu un impact énorme sur le développement et à démontrer aux autres villes ce que NYC était en capacité de faire. Pour Kent, beaucoup de Villes (comme Atlanta) tentent de reproduire ce modèle, mais ils rencontrent des difficultés dans la mesure où chaque projet est différent et parfois « we should be turning rail back into rail. » (Entrevue avec Kent, 7 janvier 2016).

## ANNEXE I - CONTROVERSE LIÉE AUX MODES DE FINANCEMENT

En considérant que les trois sections du parc ont coûté 185,3 millions de dollars (NYCEDC, 2011) et ont été principalement financées par la Ville (123,2 M\$) avec le soutien des fonds publics fédéraux (20.3M\$ from the Federal Government and 400.000\$ from New York State) et privés (44 M\$ dont 6,9 M\$ from Caledonia developers of an adjacent luxury apartment building « Contribution was in exchange for zoning rights which enabled them to add more floor area to their building » qui est le seul condominium avec accès privé à la High Line à ce jour), soulevées par les FHL (McEntee, 2012). Quant aux investisseurs principaux (form other private and corporate funding sources), ils sont représentés par une variété de sociétés, de fondations et de donateurs individuels. Au total, FHL a amassé plus de 110 M\$ (en dons privés pour soutenir le parc). Sans compter que la troisième section n'est pas encore terminée (The Spur) même si un tronçon est d'ores et déjà accessible au public (avec le nouveau développement de la gare de triage Hydson Yards, Chelsea Now, 2013).

*"All these people rich people like Barry Diller and you know the High Line had a real sort of hip and fashiony modus operandi. So they attracted a lot of very movies stars and fashion designers and writers and celebrities, it was very, very celebrity driven. They had to do that because that was the way they raised the amount of money that they had to do to build a park that was absolutely extraordinary unlike anything else in the world. « (Entrevue avec Lafarge, 22 décembre 2015).*

Ce modèle de financement n'est pas spécifique à la High Line, mais la question de la viabilité à long terme est intéressante à poser. D'ailleurs, Compton reviendra sur ce point et nous précisera qu'ils doivent amasser des fonds en permanence. Sans toutes ces personnes riches pour le soutenir, le parc ne pourrait simplement pas fonctionner. En attirant des hauts-profils, il est aussi question de maintenir en contrepartie leurs intérêts.

*"As the High Line project continues to develop, the issue of access will have to be handled with particular care. If not, the High Line could one day become nothing more than Manhattan's belated answer to the historic theme park - a grotesque urban mall on stilts. So far, both Friends of the High Line and the City Planning Department have proved remarkably adept at negotiating political hurdles". (Ouroussoff, 2004)*

Par ailleurs, une controverse a été soulevée selon Compton, Lafarge, Brassard, Renn, Acevedo et Kent, à savoir : est-il vraiment judicieux de laisser le privé (entendu les notables et les élites urbaines) investir dans ces lieux centraux et finalement façonner les espaces à leur gré ? Cela est par ailleurs repris par Tower (2014) qui cite la High Line dans son étude « Not In My Front Yard: Freedom of Speech and State Action In New York City's Privately Owned Public Spaces »

*"That's a real problem and yet I think that this model friend of the High Line didn't invent because it had been around with Central Park but they really pushed it forward. They made it clear how it would work and why it would work. "Yeah it's like sometimes it's absolutely unbearable but it's also wonderful so I think its two public participation and I would say that's ...I mean the input rapture for the district". (Entrevue avec Lafarge, 22 décembre 2015).*



Par ailleurs Lafarge, Compton, Soulellis et Russell n'expriment pas d'inquiétude tant les contributeurs sont riches et qu'ils ont un intérêt personnel à y contribuer (certaines de ces personnes notoires vivent dans le quartier).

*"One of our concerns during the planning, and we addressed the Commissioner of Parks, was how do you keep it going, exactly what you're asking, because if it ever starts to look shabby or people don't like to be up there and they stop going, then you're going to lose the support of these wealthy people. I don't know what has happened. I see no evidence that they're going to lose it but it's certainly a very important concern."* (Entrevue avec Compton, 16 décembre 2015)

En outre, si à l'origine, il s'agissait d'utiliser des fonds publics pour démolir la High line, autrement dit de créer uniquement des avantages économiques, la nouvelle proposition adoptée contraste finalement aussi avec les intérêts communautaires. Dans un sens, cette résolution ajoutait une plus-value, une vision plus intégrée et responsable pour les acteurs de la ville (politiciens, urbanistes et aménageurs) en considérant les intérêts publics au projet. Mais de l'autre, cela impliquait aussi de satisfaire les intérêts privés.

## ANNEXE J — COMMENTAIRES ET SUGGESTIONS

Pour ce qui est des préoccupations de la communauté sur le site ou pour le projet, la question de la sécurité était fondamentale (Entrevue avec Compton, 16 décembre 2015 ; Entrevue avec Brassard, 7 janvier 2016). Même si pour l'équipe de conception, la configuration du site ne posait pas réellement problème.

*"If you're in a park and you're approached by someone, a potential molester, mugger, you can run. You can escape. If you're on the park on the High Line, there are very few opportunities to escape. There's just 2 directions you can go"* (Entrevue avec Brassard, 7 Janvier 2016).

Jane Jacobs nous a laissé son avis de conscience sur les parcs et les jardins publics dans les grandes villes Américaines et elle avait notamment soulevé la question de la sécurité. Elle mettait notamment en exergue la nécessité d'avoir des espaces utilisés par un nombre important de personnes, une délimitation claire et distincte de l'espace privé et public, une fréquentation continue des lieux, un éclairage suffisant, sans oublier l'un des points les plus importants : « the eyes on the street ». En outre, la High Line semble être une bonne illustration de cette théorie au regard du nombre de personnes qui s'y rendent chaque heure de la journée, de sa configuration et d'autres éléments favorisant ce sentiment de sécurité. Selon le New York Times, la High Line s'avère être un brillant exemple de l'imagination civique, au-delà du fait qu'elle soit vigoureusement policée, l'ensemble des facteurs réunis repoussent les attaques et les vols. Wilson dans son article du 11 juin 2011, va même jusqu'à dire que les concepteurs du parc se sont inspirés des conseils de Jane Jacobs et les ont adoptés pour ce projet. Mais il est important de considérer également que cette structure est fermée au public à certaines heures tardives, qu'elle est criblée de caméra à chacun des accès et qu'elle est entourée d'immeubles qui dépassent largement les critères de Jane Jacobs.

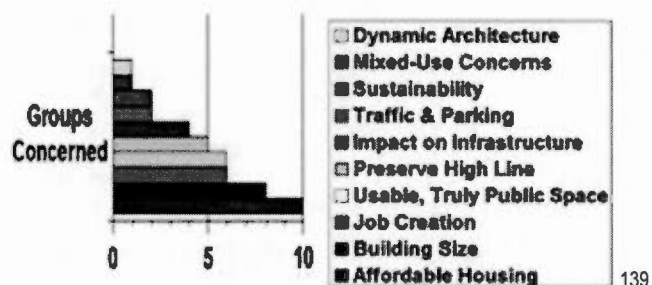
*"Empty parks are dangerous," said Joshua David, one of the founders of Friends of the High Line. "Busy parks are much less so. You're virtually never alone on the High Line. (Wilson, 2011) »*

Venait ensuite la question du vis à vis avec les bâtiments préexistants et adjacents à la High Line (rappelons qu'ils y avaient eu des effractions auparavant). Au sujet des bâtiments adjacents au site, il semble que les promoteurs soient en mesure de vendre les condominiums et que les « starchitects » ont fait preuve d'ingéniosité pour pallier à cela (finalement indépendant des FHL selon le Kurutz, 2012).

*"[Public] Question : How will you resolve situations regarding security and privacy for people who live and work around and in buildings adjacent to the High Line? James Corner: The design team believes that 'eyes on the High Line' are a good thing and will advocate that new development face towards the High Line. We will continue to investigate this issue. Robert Hammond: No public space is successful if people don't feel safe. This is a primary issue that the design will deal with. (FHL Blog, 2004 c) »*



Autrement et tiré du forum qui a eu lieu en 2007, il semble que les problèmes de stationnement et de circulation étaient en bas de liste des priorités exprimées par les participants. Par contre, nous retrouvons certaines problématiques comme la création d'emploi, le maintien des logements abordables et la taille des bâtiments en tête de liste.



Nous retiendrons également certains éléments cités qui ne figurent pas dans ce graphique/tableau et qui ont été repris dans le compte-rendu de séance :

"Need public space that works for the neighborhood, and is distributed throughout" / "Affordable housing and good jobs, so people can live and work in the neighborhood" / "Upscaleness" (sic) Seems targeted to luxury users. Need commitment to low- moderate- and middle-income housing" / "Open space – large, unobstructed space seems hard to use". "What's important is the experience of being in open space, not the experience of the surrounding buildings" / "Pedestrian environment – ease of circulation" (FHL website, 2007b).

<sup>139</sup> Source : FHL Blog, 2007b

## BIBLIOGRAPHIE

Aaltonen Kirsi, et Jaakko Kujala, 2010, « A project lifecycle perspective on stakeholder influence strategies in global projects ». *Scandinavian Journal of Management*, vol. 26, no 4, p. 381-397.

Abram S., 2000, "Planning the public: some comments on empirical problems for planning theory.", *Journal of Planning Education and Research*, 19, 351-357.

Altman Irwin, Wohlwill Joachim F., 2013, "Environment and Culture", *Science & Business Media*, 29, Springer, 352 pages

Ambrosino Charles et Andres Lauren, 2008, « Friches en ville : du temps de veille aux politiques de l'espace. », *Espaces et sociétés* 3/2008 (n° 134), p.37-51

Anberrée A., 2012, « L'utilisation (actuelle ou possible) de la notion d'appropriation dans les organisations culturelles », Séminaire du projet Valeur(s), axe 3 « Réception et créations partagées avec les publics/populations » organisés dans le cadre du projet régional de recherche « Valeur(s) et Utilités de la Culture », Maison des Sciences de l'homme, Ange Guépin, Nantes

Andersen Glen, 2005, "Turning Brownfields Into Mixed-use Developments", *National Conference of State Legislatures*, 5 pages.

Andersson D., 2005, "The spatial nature of entrepreneurship", *Quarterly Journal of Austrian Economics*, (8) 2, pp. 21-34.

Arnstein Sherry R., 1969, "A Ladder of Citizen Participation", *JAIP*, Vol. 35, No. 4, pp. 216-224.

Bacqué M.-H., 2005, « L'intraduisible notion d'empowerment vue au fil des politiques urbaines américaines », *Territoires*, n° 460, p. 32-35.

Badiali L. 1993, « Requalification urbaine et mutations industrielles » — Introduction des Coprésidents. In *Commission des Communautés européennes, Luxembourg : Office des publications officielles des Communautés européennes*, 11-12.

Bartsch Charles, 2003, "Community Involvement in Brownfield Redevelopment", Edited by Barbara Wells, *Northeast-Midwest Institute*

BASSAND Michel et coll. 2001, « Vivre et créer l'espace public », Lausanne, Presses polytechniques et universitaires romandes.

Batellier Pierre, 2016, « Acceptabilité sociale des grands projets à fort impact socio-environnemental au Québec : définitions et postulats », *Vertigo - la revue électronique en sciences de l'environnement* [En ligne], Volume 16 Numéro 1 | mai 2016, mis en ligne le 09 mai 2016, URL : <http://vertigo.revues.org/16920> ; DOI : 10.4000/vertigo.16920

Baycan-Levent Tüzin, Vreeker Ron, and Nijkamp Peter, 2009, "A multi-criteria evaluation of green spaces in European cities." *European Urban & Regional Studies* 16, no. 2: 193-213.

Bédard Mario, 2004, « Méthodologie et méthodes de la recherche en géographie » Coll. Notes et document de cours no. 1. Montréal : Université du Québec à Montréal, Département de géographie, 123 p.

Benali Kenza, 2012, « La reconversion des friches industrielles en quartiers durables : aperçu théorique », *Cahiers de géographie du Québec*, vol. 56, n° 158, p. 297-312.

Beynon, H. & Hudson R., 1993, "Place and Space in contemporary Europe: Some Lessons and Reflections", *Antipode* 25, pp. 177-190.

Blondiaux Loïc, 2008, « Le nouvel esprit de la démocratie ». *Actualité de la démocratie*, Coll. La République des idées, éd. Du Seuil, 110 p

Bohman James and Rehg William, 1997, "Deliberative Democracy : Essays on Reason and Politics", The MIT Press

Burrage Hilary, 2011, "Green hubs, social inclusion and community engagement. Municipal Engineer", (ICE Publishing) 164, no 3: 167-174. 164(3), 167-174.

Calthorpe P., 1989, "The Pedestrian pocket", *Pedestrian Pocket Book*, Princeton Architectural Press.

Carbonneau Carl, 2014, « Le projet urbain à l'ère de l'acceptabilité sociale : les tenants et aboutissants de la gestion des parties prenantes au fil du cycle de vie des projets », *Mémoire*, Université du Québec à Montréal, Maîtrise en gestion de projet.

Chaline C., 1999, « La régénération urbaine », PUF, Que-Sais-Je no 3496.

Chambers John and Meertens A. Michelle, 1997, "Community Participation in Brownfield Redevelopment. In *Brownfields: A Comprehensive Guide to Redeveloping Contaminated Property*", Davis, S. Todd and Margolis, D. Kevin (eds.) With a preface by Vice President Al Gore. Science of Natural Resources, Energy, and Environmental Bar Association, 1997.

Chess, C., 2000, "Evaluating environmental public participation: methodological questions.", *Journal of Environmental Planning and Management*, 43 (6), 769-785.

Clerval Anne, 2010, « Les dynamiques spatiales de la gentrification à Paris », *Cybergeogeo : European Journal of Geography* [En ligne], Espace, Société, Territoire, document 505, mis en ligne le 20 juillet 2010, consulté le 23 novembre 2015. URL : <http://cybergeogeo.revues.org/23231> ; DOI : 10.4000/cybergeogeo.23231

Cloutier G. Et Sacco M., 2012, « Les mouvements sociaux urbains dans les politiques socio-urbaines : le cas du quartier Sainte-Marie à Montréal. », *L'Information géographique*, 76 (1), 58-73.

Cloutier Geneviève, 2009, « Les représentations d'un quartier en évolution : le programme de revitalisation urbaine intégrée dans Sainte-Marie à Montréal », doctorat en études urbaines, Montréal, Institut National de la Recherche Scientifique, Urbanisation, Culture et Société.

Collaton E. & Bartsch, C., 1996, "Industrial site reuse and urban redevelopment – an overview.", *Cityscape : A Journal of Policy Development and Research*. 2 (3), 17-61.

Combe Lila, Gariépy Michel, Gauthier Mario, Paulhiac Scherrer Florence et Scherrer Franck, 2012, « Débattre pour transformer l'action urbaine. Planification urbaine et développement durable à Grenoble, Lyon et Montréal », Montréal, Presses de l'Université de Montréal, 248 p.

Cooke-Davies Terry, 2002, "The "real" success factors on projects", *International Journal of Project Management*, vol. 20, no 3, p. 185-190.

Corbin Juliet et Strauss Anselm, 2007, "Basics of qualitative research: Techniques and procedures for developing grounded". Sage Publications, Incorporated p.

Costes Laurence, 2010, « Le Droit à la ville de Henri Lefebvre : quel héritage politique et scientifique ? », *Espaces et sociétés* 1/2010 (n° 140-141), p. 177-191, DOI : 10.3917/esp.140.0177.

Creswell, 1998, "Qualitative inquiry and research design: choosing among five traditions". Thousand Oaks, CA: Sage Publications.

Daley D., 2007, "Citizen Groups and scientific decisionmaking: does public participation influence environmental outcomes?", *Journal of Policy Analysis and Management*, 26 (2) ,349-368.

David Joshua and Hock Karen, 2002, "Reclaiming the High Line". Design Trust for Public Space (Organization), & Friends of the High Line, New York: Design Trust for Public Space, Inc.

David Joshua, 2002, "Reclaiming the High Line, A project of the design trust for public space with Friends Of the High Line", With Friends of the High Line, NYC

David Joshua & Hammond Robert, 2011. "High Line: The Inside Story of New York City's Park in the Sky". New York, NY : Farrar, Straus and Giroux.

Daviet S., 2006, « L'évolution du concept de reconversion : de la substitution d'activité au redéveloppement des territoires », in X. Daumalin, S. Daviet, Ph. Mioche (dir.), *Territoires européens du charbon, des origines aux reconversions*, Aix-en-Provence, Publications Universitaires de Provence, 243-255.

Davis Todd S., 2002, « Brownfields : A Comprehensive Guide to Redeveloping Contaminated Property », American Bar Association, 1077 pages.

Davis Todd S., and Margolis Kevin D., 1977. "Defining the Brownfields Problem", In "Brownfields: A Comprehensive Guide to Redeveloping Contaminated Property", Davis S. And Fischer Frank, 2000. *Citizens, Experts, and the Environment: The politics of Local Knowledge*, Duke University Press.

Day D, 1997, "Citizen Participation in the Planning Process: An Essentially Contested Concept?" *Journal of Planning Literature*, 11(3), 421-434. Doi: 10.1177/088541229701100309

De Sousa C. A., 2000, "Brownfield redevelopment versus greenfield development: A private sector perspective on the costs and risks associated with brownfield redevelopment in the Greater Toronto Area." *Journal of Environmental Planning and Management* 43(6): 831- 853

\_2001, "Contaminated sites: The Canadian situation in an international context." *Journal of Environmental Management* 62(2): 131-154.

\_2002, "Turning brownfields into green space in the City of Toronto", Department of Geography, University of Wisconsin-Milwaukee, Bolton USA.

\_2006a, "Unearthing the benefits of brownfield to green space projects: An examination of project use and quality of life impacts." *Local Environment* 11(5): 577-600

\_2006b, "Urban brownfields redevelopment in Canada: the role of local government." *Canadian Geographer/Le Géographe canadien* 50 (3) : 392-407.

Demailly Kaduna-Eve, 2011, « Les délaissés urbains : supports d'une participation citoyenne constitutive de nouveaux territoires ? Le cas des jardins partagés de l'Est parisien », communication à la deuxième journée doctorale sur la participation du public et la démocratie participative, École des Hautes Études en Sciences Sociales, Paris.

Demochaux T., 2005, "How everyone jumped aboard a railroad to nowhere", *The New York Times*, p. 6,

Dennison Mark S, 1998, "Brownfields Redevelopment: Programs and Strategies for Rehabilitating Contaminated Real Estate", Rockville, MD : Government Institutes

Deshais Michel, 2006, « Introduction : réhabilitation, reconversion et renouvellement des espaces industriels et urbains dégradés », *Revue Géographique de l'Est* [En ligne], vol. 46/3-4 | 2006, mis en ligne le 18 décembre 2009, consulté le 18 novembre 2015. URL : <http://rge.revues.org/1384>

Deslauriers et Kérisit, 1997, « Le devis de la recherche qualitative ». In *La recherche qualitative : enjeux épistémologiques et méthodologiques*, sous la dir. De Jean Poupart, 85-111. Montréal : Gaëtan Morin (Ed).

Dimaggio P. J., 1990, "The Sociology of Nonprofit Organizations and Sectors.", *Annual Review of Sociology*, 16, 137 - 159. Doi: 10.1146/annurev.so.16.080190.001033

Dinnie Elizabeth, Brown Katrina M., Morris Sue, 2013, "Community, cooperation and conflict: Negotiating the social well-being benefits of urban greenspace experiences", *Landscape and Urban Planning*, Volume 118, Pages 103-111.

Domon Gérald, Poullaouec-Gonidec Philippe, Paquette Sylvain, 2005, « Paysages en perspective », Université de Montréal, Chaire en paysage et environnement, PUM, 360 pages.

Donzelot Jacques et Mével Catherine, 2002, « La participation : entre construction d'un pouvoir et accomplissement d'un devoir. Les corporations de développement communautaire et le développement social urbain », *Lien social et politiques*, no 48, p. 81-93. En ligne. [Http://id. erudit.org/iderudit/007893ar](http://id.erudit.org/iderudit/007893ar)

Dooling Sarah, 2009, "Ecological Gentrification: A Research Agenda Exploring Justice in the City", DOI: 10.1111/j.1468-2427.2009.00860.



Dorel-Ferré Gracia, 1998, « Le patrimoine industriel », Le Bulletin de liaison des Professeurs d'histoire-géographie de l'académie de Reims, no.15. (<http://crdp.ac-reims.fr/Ressources/brochures/blphg/bul15/Pat-ind.htm>, consulté le 26 janvier 2006)

Doyon M., 2011, « Conflit et processus participatif d'un processus d'aménagement territorial : de la consultation publique au recours aux urnes », *vertigo*, vol. 11, n° 2, <http://id.erudit.org/iderudit/1009354ar>, DOI : 10.4000/vertigo.11111

Dumesnil France et Ouellet Claudie, 2002, « La réhabilitation des friches industrielles : un pas vers la ville viable ? », *vertigo - la revue électronique en sciences de l'environnement* [En ligne], Volume 3 Numéro 2 | mis en ligne le 01 octobre 2002, consulté le 21 mai 2014. URL : <http://vertigo.revues.org/3812> ; DOI : 10.4000/vertigo.3812

Eisenhardt Kathleen M., 1989, "Building Theories from Case Study Research". *The Academy of Management Review*, vol. 14, no 4, p. 532-550.

Fainstein S., 2000, "New directions in planning theory", *Urban Affairs Review*, 35 (4), 451-478. Doi : 10.1177/107808740003500401

Fillion, Hoerning, Bundting and Sands, 2004, " The Successful Few. Healthy Downtowns of Small Metropolitan Regions ", *Journal of the American Planning Association*, vol.70, n°3, p.328-343

Fischer Gustave-Nicolas, 1981, « La psychosociologie de l'espace », Paris : Presses universitaires de France  
\_ 2011, « Psychologie sociale de l'environnement » - 2e édition, Dunod, 208 pages

Fisher Dana R., Fritsch Oliver, and Andersen Mikael S., 2009, "Transformations in Environmental Governance and Participation" in the *Ecological Modernisation Reader*. Mol, Spaargaren, and Sonnenfeld, editors. London: Routledge Press. (Summer) : 141-155.

Fondation Charles Léopold Mayer pour le progrès de l'homme, 1998, « Habitants, élus, professionnels de la ville. Eléments pour un partenariat, Mémoire de la rencontre de Dakar », 142p

Fontan Jean-Marc, Klein Juan-Luis, Lévesque Benoît, 2003, « Reconversion Économique et Développement Territorial », PUQ, 1 janv. 2003 - 356 pages.

Fortin, M. – F, 2010, « Fondements et étapes du processus de recherche » (2e éd.). Montréal, Chenelière Éducation

Francis Mark, 2001, "A Case Study Method for Landscape Architecture", *Landscape Journal* 20 (1): 15-28.

Franz Martin, Güles Orhan, and Prey Gisela, 2008, "Place-making and 'green' reuses of brownfields in the Ruhr.", *Tijdschrift Voor Economische, En Sociale Geografie* (*Journal of Economic & Social Geography*), 99, no. 3: 316-328. <http://library.calstate.edu/sanjose/articles/record/aph-34184832> (accessed 07/01/12).

Fürst D., Lahner M. & Zimmermann K., 2004, "Neue Ansätze Integrierter Stadtteilentwicklung: Placemaking und Local Governance", *Erkner: IRS*.

Gagnon Yves-Chantal, 2012, « L'étude de cas comme méthode de recherche », Québec Presses de l'Université du Québec, 128 p., ISBN : 2-7605-1288-6.

Garson D. Scott, 1997, "Rebuilding Communities through Brownfields Redevelopment." In *Brownfields: A Comprehensive Guide to Redeveloping Contaminated Property*, Davis, S. Todd and Margolis, D. Kevin (eds.) With a preface by Vice President Al Gore. Science of Natural Resources, Energy, and Environmental Bar Association.

Gasnier Arnaud, 2004, « Enjeux et conséquences de la requalification urbaine dans les centres anciens en France », In *Risques, vulnérabilité et politiques de développement durable en milieu urbain*, Cyria Emelianoff (Dir.), rapport de recherche à mi-parcours, contrat Etat-Région, vol. 3, Université du Maine, GREGUM - UMR ESO CNRS, p.51 -60, 60 pages.

Gauthier Benoît, 2009, « Recherche sociale : de la problématique à la collecte des données », 5e édition, Sainte-Foy : Presses de l'Université du Québec, 784 p

Gavard-Perret Marie-Laure, Gotteland David, Haon Christophe et Jolibert Alain, 2008, « Méthodologie de la recherche : réussir son mémoire ou sa thèse en sciences de gestion », Paris : Pearson Education France, 475 p.

Gehl Jan, 2008, "Life Between Buildings: Using Public Space", 200 pages, Published by Danish Architectural Press (first published 1971)

Gill Danie, Meloche Jean-Philippe, Negrn Paula, Méthot Josée, 2012, « Étude sur la réhabilitation des sites urbains contaminés », Réseau Environnement — Université de Montréal.

Glumac B., Blokhuis E.G.J., Han Q., Smeets J.J.A.M. & Schaefer, W.F., 2010, "Modeling actor decisions in the context of Brownfield redevelopment". In *Proceedings of the 2010 annual European Real Estate Society Conference (ERES Conference 2010)*, Milan (pp. 1-18). Milano: SDA Bocconi School of Management.

Grant J., 1994, "The Drama of Democracy: Contention and Dispute in Community Planning", Toronto, Canada: University of Toronto Press, 252 pages.

Greco Joann, 2009, " Brown is the new Green", *Planning*, vol. 75, n°3, p. 28-31

Greinert Suzanne L., 2007, "Public participation in brownfield redevelopment : an exploratory case study", A thesis submitted in partial fulfillment of the requirements for the Master of Science Degree State University of New York College of Environmental Science and Forestry Syracuse, New York.

Guba & Lincoln, 1994, "Competing paradigms in qualitative research". In Denzin, N.K., & Lincoln, Y.S. *Handbook of Qualitative Research*. Thousand Oaks, CA: Sage Publications.

Gumuchian Hervé et Claude Marois (avec la collaboration de Véronique Fèvre), 2000, « Initiation à la recherche en géographie : aménagement, développement territorial, environnement ». Montréal : Presses de l'Université de Montréal ; Paris : Anthropos, 425p.

Gwiazdzinski L. (2012) « Un possible manifeste. Éloge de l'errance et de la désorientation », Proposition catalogue de l'exposition « ERRE » . [Http://halshs.archives](http://halshs.archives)

Hamilton Trina, Curran Winifred, 2012, "From "Five Angry Women" to "Kick-ass Community": Gentrification and Environmental, Activism in Brooklyn and Beyond", *Urban Stud* June 2013 vol. 50 no. 81557-1574, doi:10.1177/0042098012465128

Hanin Yves, 2004, « Mutations spatiales et recompositions territoriales : Les processus territoriaux dans le cas de Court-Saint-Étienne », Presses univ. De Louvain (Belgique), 294 pages.

Healey P., 2001, "Towards a More Place-focused Planning System in Britain", In: A. Madanipour, ed., "The Governance of Place: Space and Planning Processes", pp. 265–286, Ashgate.

Healey P., 2006, "Urban Complexity and Spatial Strategies. Towards a Relational Planning for our Times". London: Routledge.

Heathcott Joseph, 2013, "The Promenade Plantée: Politics, Planning, and Urban Design in Postindustrial Paris", *Journal of Planning Education and Research*, 2013 33: 280, originally published online 24 May 2013, DOI: 10.1177/0739456X13487927

Heberle L. And Wernstedt K., 2006, "Understanding brownfields regeneration in the US.", *Local Environment* 11(5): 479-497

Hester Jr., Randolph T., 1999 "A Refrain with a View [Participation with a View]", *Places* 12, 2 (winter): 12-25.

Hipel Keith W., Hegazy Tarek, & Yousefi Saied, 2010, "Combined strategic and tactical negotiation methodology for resolving complex brownfield conflicts." *Pesquisa Operacional*, 30(2), 281-304. <https://dx.doi.org/10.1590/S0101-74382010000200003>

Holcomb Briavel et Beauregard Robert, 1981, « Revitalizing cities », Association of American Geographers, 1981 - 84 pages

Howland M., 2007, "Employment Effects of Brownfield Redevelopment: What Do We Know from the Literature?" *Journal of Planning Literature* 22(2): 91-107.

Hum Tarry, 2010, "Planning in Neighborhoods with Multiple Publics: Opportunities and Challenges for Community - Based Nonprofit Organizations.", *Journal of Planning Education and Research*, 29, 461 - 71. City University of New York, Flushing, Queens, NY, USA, doi: 10.1177/0739456X10368700.

Hutter Dóra, Szilágyi Kinga, 2014, "Improving the urban green system and green network through the rehabilitation of railway rust areas", *Acta Universitatis Sapientiae, Agriculture and Environment*. Volume 6, Issue 1, Pages 69–88, ISSN (Online) 2068-2964, DOI: 10.2478/ausae-2014-0015.

Huxley M., & Yiftachel O., 2000, "New paradigm or old myopia? Unsettling the communicative turn in planning theory.", *Journal of Planning Education and Research*, 19, 333-342.

Innes JE, 1995, "Planning theory's emerging paradigm: communicative action and interactive practice", *Journal of planning education and research* 14 (3), 183-189, doi: 10.1177/0739456X9501400307

Innes J. Et Booher D.E., 2004, "Reframing public participation : strategies for the 21 st century", *Planning Theory & Practice*. Vol. 5, no 4, p. 419-436.

Luginbühl et Terrasson, 2013, « Paysage et développement durable », Versailles, Quæ., 312 pages

Jacobs Jane, 1961, "The Death and Life of Great American Cities", Knopf Doubleday Publishing Group, 20 juil. 2016 - 480 pages

Janin Claude et Andres Lauren, 2008, « Les friches : espaces en marge ou marges de manœuvre pour l'aménagement des territoires ? », *Annales de géographie* 5/2008 (n° 663), p. 62-81, <http://www.cairn.info/revue-Annales-de-geographie-2008-5-page-62.htm>

Johnson N. And Tashman J. 2002, "Urban Renewal in Oregon, History, Case Studies, Policy Issues, and Latest Developments", Report prepared for the Portland Development Commission on behalf of the Association of Oregon Redevelopment Agencies, Portland : Tashman Johnson LLC.

Karaoglu Lora, 2004, "Brownfields Redevelopment: The Criteria for Environmental Justice and Public Participation (Cases from Worcester and Lawrence, Massachusetts)", Northeastern University Department of Sociology & Anthropology Boston, Massachusetts, Environmental Justice Research Collaborative (NEJRC) at Northeastern University Working Paper Series

Kelbaugh Douglas S., 2002, "Repairing the American Metropolis: Common Place Revisited", University of Washington Press, 221 pages.

Kellner Andreas, 2013, in « Pour une construction de la ville partagée : l'adhésion des citoyens », *La fabrique de la Cité*, Synthèse du séminaire international sur l'acceptabilité sociale, p.12

Knapp Courtney Elizabeth, 2008, "Assessing the Potential for Integrating Community Benefits Agreements Into Brownfield Redevelopment Projects: Case Studies from Three Northeastern Cities", proquest, 114 pages.

Laperrière A, 1997, « Les critères de scientificité des méthodes qualitatives », Dans Poupart J., Deslauriers J.-P., Groulx L.-H., Laperrière A., Mayer R. Et Pires A. P. (Dir.). *La recherche qualitative : enjeux épistémologiques et méthodologiques*. Boucherville, Québec : Gaëtan Morin éditeur.

Lapointe Alain, 1993, « Problèmes des villes et gestion de l'urbain », *Sociologie et sociétés*, vol. 25, n° 1, 1993, p. 99-109. URI : <http://id.erudit.org/iderudit/001412ar>, DOI : 10.7202/001412ar

Lee Sangyun, 2008, "Hopes and Opportunities for Inner City Residents: Temporal and Spatial Assessment of Racial and Socioeconomic Conditions of Neighborhoods Adjacent to Brownfields in the Detroit Metropolitan Area", proquest, 218 pages.



Lee Charles, 1996, "Environmental Justice, Urban Revitalization, and Brownfields: The Search for Authentic Sings for Hope", National Environmental Justice Advisory Council, Federal Advisory Committee to the U. S. Environmental Protection Agency. EPA 500 — R -96 — 002, Washington, DC : EPA.

Le Galès Patrick, 1995, « Du gouvernement des villes à la gouvernance urbaine », *Revue française de science politique* Année 1995 Volume 45 Numéro 1 pp. 57-95

Lévy J. Et Lussault M., 2003, « Dictionnaire de la géographie et de l'espace des sociétés. » Paris, Belin.

Locke, Spirduso, Silverman, 2000 "Proposals that work: A guide for planning dissertations and grant proposals" (4th ed.), Thousand Oaks, CA: Sage Publications.

Lofland Lyn H, 1998, "The Public Realm: Exploring the City's Quintessential Social Territory". Hawthorne NY, de Gruyter.

Long Nathalie et Tonini Brice, 2012, « Les espaces verts urbains : étude exploratoire des pratiques et du ressenti des usagers », *vertigo - la revue électronique en sciences de l'environnement* [En ligne], Volume 12 Numéro 2 | mis en ligne le 31 octobre 2012, consulté le 16 février 2016. URL : <http://vertigo.revues.org/12931> ; DOI : 10.4000/vertigo.12931

Maghnous-Dris Zahia, 2008, « Le projet urbain : du dessein au dessin ». *Penser la ville — approches comparatives*, Khenchela, Algeria. Pp.158.

Manusset Sandrine, 2012, « Impacts psycho-sociaux des espaces verts dans les espaces urbains », *Développement durable et territoires* [En ligne], Vol. 3, n° 3 | Décembre 2012, mis en ligne le 23 juillet 2014, consulté le 22 mars 2016. URL : <http://developpementdurable.revues.org/9389> ; DOI : 10.4000/developpementdurable.9389

Mcentee Patsy, 2012, "Deconstructing the High Line, The representation and reception of nature in post-industrial urban park design", Binghamton University, A thesis submitted to the University of Colorado Denver in partial fulfillment of the requirements for the degree of Master of Landscape Architecture 2012

Merriman-Na Sharon, Sargenti Dionna, 2013, "Beyond Natural and Economic Impacts: A Model for Social Impact Assessment of Brownfields Development Programs and a Case Study of Northeast Wilmington, Delaware". A report produced for the Delaware Department of Natural Resources and Environmental Control by the University of Delaware's Center for Community Research and Service, School of Public Policy and Administration.

Meyer Peter B., 2010, "Brownfields, Risk-Based Corrective Action, and Local Communities", The E.P. Systems Group, Inc. *Cityscape: A Journal of Policy Development and Research*, Volume 12, Number 3, Department of Housing and Urban Development, Office of Policy Development and Research

Miles Matthew B, et A Michael Huberman, 2003, « Analyse des données qualitatives : Méthodes en sciences humaines ». Brussels : De Boeck.

Miller James M., ed., 1959, "New Life for Cities around the World: International Handbook on Urban Renewal." New York : Books International.



Mirsky, Steve, 2007, "A bold plan and big-name backing are turning an abandoned NYC track into a sought-after green space". *American Forests*, P.24-27. [Http://www.thehighline.org/competition/original/index.html](http://www.thehighline.org/competition/original/index.html), 18/01/2014.

Monbeig Michel, 2007, « l'impossible démocratie participative. », *Pensée plurielle* 2/2007 (n° 15), p. 29-47

Nagengast A., Hendrickson C., and coll., 2011, "Commuting from US Brownfield and Greenfield Residential Development Neighborhoods." *Journal of urban planning and development*, 137: 298.

Nez Héloïse, 2011 a, « La démocratie participative en butte à la grande échelle. La participation citoyenne dans l'urbanisme à Paris et à Cordoue » *Métropolitiques*, URL : <http://www.metropolitiques.eu/La-democratie-participative-en.html>

\_2011 b, « Nature et légitimités des savoirs citoyens dans l'urbanisme participatif. Une enquête ethnographique à Paris », *Sociologie*, (Vol. 2), p. 387-404. DOI 10.3917/socio.024.0387

\_2013, « Qui est légitime pour représenter les intérêts de la population ? Lutttes urbaines et institutions participatives en France et en Espagne », *Revue internationale de politique comparée*, (Vol. 20), p. 7-23. DOI 10.3917/ripc.201.0007

Paquet Gilles, 2003, "Governance as Subversive Bricolage in the 21st Century", the seminar GOVERNANCE: CANADA/IRELAND organized by the Craig Dobbin Chair of Canadian Studies (University College Dublin) and the Association for Canadian Studies in Ireland at the Canadian Embassy in Dublin.

Patton, 1990, "Qualitative Evaluation and Research Methods". Newbury Park, CA : Sage Publications.

Perspectives régionales de l'OCDE, 2015, « Régions et villes : Les politiques publiques à la rencontre des citoyens », 358 pages.

Pinson G., 2009, « Gouverner la ville par projet, urbanisme et gouvernance des villes européennes », Presses de Science Po, Paris, 418 p.

Pinto, Jeffrey K, and Dennis P Slevin, 1987, "Critical factors in successful project, implementation", *IEEE Transactions on Engineering Management*, vol. 34, no 1, p. 22-27.

Poupard Gilles et Baude John, 2014 « Les territoires inégaux face à la désindustrialisation. », *Population & Avenir* 5/2014 (n° 720), p. 4-8.

Publication commune de l'Office fédéral du développement territorial et de l'ofefp, 2004, « La Suisse et ses friches industrielles — des opportunités de développement au cœur des agglomérations », Département Fédéral de l'Environnement, des Transports, de l'Energie et de la Communication.

Rapoport Amos, 1985. « Thinking about Home Environments » dans Irving ALTMAN et Carol M. WERNER (dir.), *Home Environments*. New York, Plenum Press.

Rase Nadège, 2013, « La reconversion des friches urbaines dans le cadre des politiques urbaines durables : le cas des abattoirs de Bomel à Namur », *Mémoire de Fin d'Études*, Université Libre de

Bruxelles Institut de Gestion de l'Environnement et d'Aménagement du Territoire, Faculté des Sciences  
Master en Sciences et Gestion de l'Environnement.

Ray J., 2000, "Participatory Development as a New Paradigm: The Transition of Development Profession", Prepared for the "Community Based Reintegration and Rehabilitation in Post-Conflict Settings" Conference Washington, DC.

Raynaud, Michel Max (éditeur) et Wolff, Pauline, 2009, version revue 2012, « Design urbain : approches théoriques ». Vol.1. Approches historique et conceptuelle, Montréal, Site de l'Observatoire SITQ, Ivanhoé Cambridge - Université de Montréal

Rey Emmanuel, 2013, « Régénération des friches urbaines et développement durable : Vers une évaluation intégrée à la dynamique du projet », Presses univ. De Louvain, 296 pages

Rietbergen J., 2001, « Participatory Development Planning », World Alliance for Citizen Participation. [Http://www.copasah.org/uploads/1/2/6/4/12642634/participatory\\_development\\_planning.pdf](http://www.copasah.org/uploads/1/2/6/4/12642634/participatory_development_planning.pdf)

Ripoll Fabrice, Veschambre Vincent, 2002, « Face à l'hégémonie du territoire : éléments pour une réflexion critique », dans Jean Yves, Calenge Christian, Lire les territoires, coll. « perspectives villes et territoires », n° 3, p. 261-288.

Robins des villes, 2008, « Les friches industrielles : cartographie et modes d'occupation ». Lyon : Éd. Du CERTU, 47 p.

Robinson Sarah L., Lundholm Jeremy T., 2012, « Ecosystem services provided by urban spontaneous vegetation », Urban Ecosystems, Volume 15, Number 3, Page 545.

Robson C., 2002, Real World Research (2<sup>nd</sup> ed.), Malden, Maine : Blackwell Publishing. [Http://www.dem.fmed.uc.pt/Bibliografia/Livros\\_Educacao\\_Medica/Livro34.pdf](http://www.dem.fmed.uc.pt/Bibliografia/Livros_Educacao_Medica/Livro34.pdf)

Roy Simon, 2003, « l'étude de cas », In Recherche sociale : de la problématique à la collecte des données, 4e éd, sous la dir. De Benoît Gauthier, 199-226. Sainte-Foy, Quebec : Presses de l'Université du Québec.

Royer-Vallat, R.-M, 2002, « Participation et « empowerment » : une même démarche, deux méthodes ». Urbanisme Hors-série 16. Pp 25-26.

Rumpala Yannick, 2009, « Développement durable, gouvernance et démocratie : des assemblages discursifs aux repositionnements institutionnels », Politique et Sociétés, vol. 28, n° 2, p. 69-98.

Sager Tore O., 2012, "Reviving Critical Planning Theory: Dealing with Pressure, Neo-liberalism, and Responsibility in Communicative Planning", Routledge, 360 pages.

Savard Jean, 2013, « De l'immobilisme à l'appropriation citoyenne : regard sur le processus d'acceptabilité sociale à Montréal », In Communication et grands projets : les nouveaux défis, Lehmann Valérie, Motulsky Bernard et Colomb Valérie, p. 45-80 : Québec : Presses de l'Université du Québec.

Savoie-Zajc, L., 2009, « l'entrevue semi-dirigée » Dans B. Gauthier (Dir.) : Recherche sociale : de la problématique à la collecte de données (5e édition). Québec : Presses de l'Université du Québec.

Schipperijn J., Ekholm O., Stigsdotter UK, Toftager M., Bentsen P. , 2010, "Factors influencing the use of green space: Results from a Danish national representative survey", *Landscape and urban planning*, 95 (3), 130-137.

Schlebusch Sanmarie, 2015, "Planning for Sustainable Communities: Evaluating Place-Making Approaches.", *Agriculture, Forestry and Fisheries. Special Issue: Planning for Sustainable Communities: Green-Spaces in Rural Areas. Vol. 4, No. 4-1*, pp. 59-72. Doi : 10.11648/j.aff.s.2015040401.18

Schubert Dirk, 2014, "Contemporary Perspectives on Jane Jacobs: Reassessing the Impacts of an Urban Visionary", Ashgate Publishing, Ltd., 274 pages

Segaud M., 2007, « Anthropologie de l'espace : Habiter, fonder, distribuer, transformer », Paris, Armand Colin.

Senecal G., & Saint-Laurent D., 1999, « Espaces libres et enjeux écologiques : deux récits du développement urbain de Montréal », p.37, *Recherches sociographiques*, 40 (1) : 33-54.

Serfaty-Garzon Perla, 2003, « l'appropriation » in *Dictionnaire critique de l'habitat et du logement*, Sous la direction de Marion Segaud, Jacques Brun, Jean-Claude Driant Paris, Editions Armand Colin, P27-30

Shutkin William A., 2000, "The land that could be: Environmentalism and Democracy in the Twenty-First Century." Cambridge : MIT Press.

Siino Corinne, Laumière Florence, Leriche Frédéric, 2002, « Métropolisation et grands équipements structurants », Coordonné par Comité national français de géographie. *Journées de géographie urbaine*, Toulouse, France

Simard M., Fortin M.J. et Tremblay M. H., 2009, « l'appropriation de sites et paysages urbains requalifiés. Regard sur le vieux port de Chicoutimi », *Environnement Urbain*, vol. 3, p.1-22. DOI : 10.7202/044599ar

Simard M., 2000, « Développement local et identité communautaire : l'exemple du quartier Saint-Roch à Québec », *Cahiers de Géographie du Québec*, vol. 45, no. 122 : 167-188.

Spiess Daniel M., 2008, "Public Participation in Brownfields Cleanup and Redevelopment: The Role of Community Organizations", Proquest, 227 pages

Stohr Kate, Sinclair Cameron, 2012, "Design Like You Give a Damn {2}: Building Change from the Ground Up", *Architecture for Humanity*, Abrams, 1 juil. 2012 - 336 pages

Svendsen Erika S., 2010, "Civic Environmental Stewardship as a Form of Governance in New York City", Submitted in partial fulfillment of the Requirements for the degree of Doctor of Philosophy in the Graduate School of Arts and Sciences COLUMBIA UNIVERSITY

Swickard Timothy, 2008, "Regulatory incentives to promote private sector brownfield remediation and reuse.", *Soil & Sediment Contamination* 17, no. 2: 121-136. Doi:10.1080/15320380701870393

Tesoriere Zeila et Lecardane Renzo, 2015, « l'urbanité de l'héritage industriel », *In Situ* [En ligne], 26 | consulté le 21 avril 2016. URL : <http://insitu.revues.org/11835> ; DOI : 10.4000/insitu.11835

Thévoz Laurent et Dekkil Guillaume, 2009, « Les dimensions sociales des projets de mutation des friches urbaines : négociation, participation et mixité sociale », Rapport de synthèse et études de cas par CEAT, Communauté d'études pour l'aménagement du territoire.

Toomey A.H., 2009, "Empowerment and disempowerment in community development practice : eight roles practitioners play.", *Community Development Journal*, 46(2), 181-195.

Torjman Sherri, 2004, « Renouveau Communautaire », Caledon Institute of Social Policy

Tsunetsugu Y, Park BJ, Miyazaki Y, 2010, "Trends in research related to "Shinrin-yoku" in Japan", *Environ Health Prev Med*. 2010 Jan; 15(1): 27-37, doi: 10.1007/s12199-009-0091-z.

Tyrväinen Liisa, Mäkinen Kirsi, Schipperijn Jasper, 2007, "Tools for mapping social values of urban woodlands and other green areas", Article in *Landscape and urban planning*, 79(1):5-19.

Viel Laurent, Lizarralde Gonzalo, Maherzi Fella Amina et Thomas-Maret Isabelle, 2012, « l'influence des parties prenantes dans les grands projets urbains — Les cas du Quartier des spectacles de Montréal et de Lyon Confluence », *Cybergeographie : European Journal of Geography* [En ligne], Aménagement, Urbanisme, document 604, mis en ligne le 26 avril 2012, consulté le 20 janvier 2016. URL : <http://cybergeographie.revues.org/25310> ; DOI : 10.4000/cybergeographie.25310

VLEZ Vincent, 2004, « Espaces publics et mise en scène de la ville touristique », dans Vincent BERDOULAY et coll. 2004. *L'espace public à l'épreuve. Régression & émergences*. Pessac, Maison des sciences de l'homme d'Aquitaine

Washburn Alexandros, 2013, "The Nature of Urban Design: A New York Perspective on Resilience", Island Press, 264 pages

Wheeler Stephen, 2008, "Landfill development", *The Sustainable Urban Development Reader*, sous la direction de Timothy Beatley et Stephen Wheeler, 2<sup>ème</sup> édition, New York, Routledge, p.104-111

Witherspoon Robert, Abbett Jon P., Gladstone Robert M., 1976, "Mixed-use developments: new ways of land use", Technical bulletin - Urban Land Institute, 193 pages.

Wolcha, Byrne, Newell, 2014, "Urban green space, public health, and environmental justice: The challenge of making cities 'just green enough'", *Landscape and Urban Planning*, 125p, 234-244

Wong Arlene and Owens-Viani Lisa, 2000, "Brownfields Redevelopment: Meeting the Challenges of Community Participation", Pacific Institute for Studies in Development, Environment, and Security

Yin Robert K. 2009. *Case study research: Design and methods*: SAGE Publications, Incorporated p.

Yoon et Currid-Halkett, 2014, "Industrial gentrification in West Chelsea, New York : Who survived and who did not? Empirical evidence from discrete-time survival analysis", *Urban Stud* January 2015 vol. 52 no. 120-49

Zimmermann Monique, 2006, "Concerter, mobiliser, gouverner. Le projet urbain pour aménager la ville et ménager la cité », p. 510-514, Presses universitaires François-Rabelais



## RESSOURCES EN LIGNE

Alvarez Ariel B., 2012, "New York City's High Line: Participatory Planning or Gentrification?" [http://forms.gradsch.psu.edu/diversity/mcnair/mcnair\\_jrnl2012\\_14/files/2012-Alvarez.pdf](http://forms.gradsch.psu.edu/diversity/mcnair/mcnair_jrnl2012_14/files/2012-Alvarez.pdf)

Amateau Albert, 2004, "high line forum packed tighter than a subway car", in the Villager, article, [http://thevillager.com/villager\\_64/highlineforumpacket.html](http://thevillager.com/villager_64/highlineforumpacket.html)  
\_2004, "Call for affordable housing in west chelsea plan, in the villager, article, [http://thevillager.com/villager\\_65/callforaffordablehousing.html](http://thevillager.com/villager_65/callforaffordablehousing.html)

Architizer Editors, 2015, "from high line to skyline: how horizontal public spaces can inspire vibrant vertical architecture", <http://architizer.com/blog/from-high-line-to-skyline/>

Bartsch Charles, 2003, "community involvement in brownfield redevelopment", edited by barbara wells, northeast-midwest institute. [Http://www.nemw.org/wp-content/uploads/2015/06/2003-community-involve-brownfield-redevelopment.pdf](http://www.nemw.org/wp-content/uploads/2015/06/2003-community-involve-brownfield-redevelopment.pdf)

Berman, Andrew, 2013, "high line's open views soon to disappear", posted in : gansevoort market, west village, <http://gvshp.org/blog/2013/01/17/high-lines-open-views-soon-to-disappear/>

Bloomingdale trail, 2016, inhabitat website, <http://inhabitat.com/tag/bloomingdale-trail/>

Borock Bill (president ccba - the council of chelsea block associations), 2014, "improving conditions, through combined block power", in Chelsea Now, article, [Http://chelseanow.com/2014/02/improving-conditions-through-combined-block-power/](http://chelseanow.com/2014/02/improving-conditions-through-combined-block-power/)

Boucher Isabelle, 2006, « Le projet High Line : requalification d'une voie ferrée aérienne à New York », in mamrot.gouv.qc.ca, Fiche synthèse déposée dans le Réseau de veille intégré sur les politiques publiques. [http://www.mamrot.gouv.qc.ca/pub/observatoire\\_municipal/veille/projet\\_high\\_line\\_newyork.pdf](http://www.mamrot.gouv.qc.ca/pub/observatoire_municipal/veille/projet_high_line_newyork.pdf), 18/03/2015.

Byrnes Mark, 2016, "Making The High Line, Two designers behind the iconic railway-turned-park discuss how it ushered in a new era of landscape design", in CityLab (From the Atlantic), Article, [http://www.citylab.com/design/2016/01/making-the-high-line/421743/?utm\\_source=SFFB](http://www.citylab.com/design/2016/01/making-the-high-line/421743/?utm_source=SFFB), consulté le 27 Juin 2016

Chelsea Now, 2013, "hudson yards set to alter skyline, transform neighborhood", article, <http://chelseanow.com/2013/02/hudson-yards-set-to-alter-skyline-transform-neighborhood/>

Cilento Karen, 2012, community input meeting / friends of the high line, in archdaily website, <http://www.archdaily.com/210443/community-input-meeting-friends-of-the-high-line>

Crow kelly, 2002, "neighborhood report: chelsea; fight heats up again over grassy bed of rails", article for the new york times - n.y. / region, <http://www.nytimes.com/2002/01/27/nyregion/neighborhood-report-chelsea-fight-heats-up-again-over-grassy-bed-of-rails.html>

Cuny, 2011, "beyond the high line", graduate school of journalism, discussed topic : "the new york high line: is it a model for the city or not?" Podcast. <http://www1.cuny.edu/mu/podcasts/2011/01/24/beyond-the-high-line/>[http://library.fora.tv/2010/12/08/the\\_new\\_york\\_high\\_line\\_an\\_urban\\_model\\_or\\_not](http://library.fora.tv/2010/12/08/the_new_york_high_line_an_urban_model_or_not)

Design trust for public space (DTPS), 2015a, "casey jones", bibliographie, <http://designtrust.org/people/fellows/casey-jones/>  
 \_2015b, "keller easterling", bibliographie, <http://designtrust.org/people/fellows/keller-easterling/>  
 \_2015c, "mission & values", <http://designtrust.org/about/mission-and-values/>  
 \_2015d, "reclaiming the high line, how a derelict railway became open space", <http://designtrust.org/projects/reclaiming-high-line/>

Dia (dia art foundation) website, 2016, "about dia", <http://www.diaart.org/about/about-dia>

Dooling sarah, 2009, "ecological gentrification: a research agenda exploring justice in the city", in wiley online library, <http://onlinelibrary.wiley.com/doi/10.1111/j.1468-2427.2009.00860.x/abstract>, consulté le 30/04/2015

Dunlap david w., 2002, "on west side, rail plan is up and walking", in the new york times, <http://www.nytimes.com/2002/12/22/nyregion/on-west-side-rail-plan-is-up-and-walking.html>

EPA (us environmental protection agency), 2000, "the model plan for public participation", <http://www3.epa.gov/environmentaljustice/resources/publications/nejac/model-public-part-plan.pdf>

\_2006, "brownfields 2006 assessment and cleanup grant fact sheet, new york, ny", [http://cfpub.epa.gov/bf\\_factsheets/gfs/index.cfm?Xpg\\_id=2102&display\\_type=html](http://cfpub.epa.gov/bf_factsheets/gfs/index.cfm?Xpg_id=2102&display_type=html)

\_2008, "Public Participation in Brownfields Cleanup and Redevelopment: The Role of Community Organizations", ProQuest, 2008 - 227 pages

\_2009a, "building vibrant communities : community benefits of land revitalization", <http://www.cctexas.com/assets/departments/planningenvironmentalservices/environmentalservices/files/epareportbenefits.pdf>

\_2009b, "epa's brownfields and land revitalization programs: changing land and lives", brownfields/land revitalization, general brochure, <https://www.epa.gov/sites/production/files/2015-10/documents/09brochure.pdf>

\_2013, "creating equitable, healthy, and sustainable communities: strategies for advancing smart growth, environmental justice, and equitable development", a report by the office of sustainable communities office of environmental justice, <http://www.epa.gov/sites/production/files/2014-01/documents/equitable-development-report-508-011713b.pdf>

\_2014, "smart growth and economic success: investing in infill development", office of sustainable communities smart growth program, <http://www.epa.gov/sites/production/files/2014-06/documents/developper-infill-paper-508b.pdf>

\_2016a, "about epa", <http://www.epa.gov/aboutepa> / <https://www.epa.gov/nepa>

\_2016b, "brownfield overview and definition", <https://www.epa.gov/brownfields/brownfield-overview-and-definition>,

\_2016c, "brownfields", <http://www2.epa.gov/brownfields>

\_2016d, "creating equitable, healthy, and sustainable communities: strategies for advancing smart growth, environmental justice, and equitable, development", report from the office of sustainable communities

office of environmental justice, <http://www.epa.gov/sites/production/files/2014-01/documents/equitable-development-report-508-011713b.pdf>

\_2016e, "public participation guide: public meetings", article, <http://www.epa.gov/international-cooperation/public-participation-guide-public-meetings>

\_2016f, "public participation guide: tools to generate and obtain public input", article, [www.epa.gov/international-cooperation/public-participation-guide-tools-generate-and-obtain-public-input](http://www.epa.gov/international-cooperation/public-participation-guide-tools-generate-and-obtain-public-input)

\_2016g, "smart growth, brownfields, and infill development", <https://www.epa.gov/smartgrowth/smart-growth-brownfields-and-infill-development>

\_2016h, "superfund community involvement handbook" <https://semspub.epa.gov/work/11/100000070.pdf>

Farley Libby, 2009, "urban simulation technologies and the high line", independent study and design and development, harvard research, <http://research.gsd.harvard.edu/zofnass/files/2013/05/efarley-urban-simulation.pdf>

Finn Robin, 2008, "two friends, and the dream of a lofty park realized.", in the new york times, <http://www.nytimes.com/2008/07/11/nyregion/11lives.html>

Foderaro Lisa w., 2011, "record \$20 million gift to help finish the high line park", in the new york times, [http://www.nytimes.com/2011/10/27/nyregion/20-million-gift-to-high-line-park.html?\\_r=0](http://www.nytimes.com/2011/10/27/nyregion/20-million-gift-to-high-line-park.html?_r=0)

Freed Megan, 2014, a message from the executive director, in friends of the high line website, article, <http://www.thehighline.org/blog/2014/09/02/a-message-from-the-executive-director>

Freedman consulting llc (with support from bloomberg philanthropies), 2015, "the collaborative city how partnerships between public and private sectors can achieve common goals", report. [Http://www.bloomberg.org/content/uploads/sites/2/2015/07/the\\_collaborative\\_city.pdf](http://www.bloomberg.org/content/uploads/sites/2/2015/07/the_collaborative_city.pdf)

Friends of the high line blog, 2002, FHL e-mail newsletter, [http://files.thehighline.org/original\\_site/newsletters/120902.html#story\\_three](http://files.thehighline.org/original_site/newsletters/120902.html#story_three)

\_2003a, "high line exhibition opens at grand central terminal, showcasing hundreds of innovative ideas for converting the west side elevated railroad into public open space - new york city council speaker gifford miller announces \$15.75 million commitment for planning and construction", newsletter, [http://files.thehighline.org/original\\_site/newsletters/071003\\_pr.html](http://files.thehighline.org/original_site/newsletters/071003_pr.html)

\_2003b, "next stop on the high line: an exhibition at grand central - on view july 10-26, exhibition airs a multitude of ideas for converting a west side elevated railroad into public open space", newsletter, [http://files.thehighline.org/original\\_site/newsletters/061103\\_pr.html](http://files.thehighline.org/original_site/newsletters/061103_pr.html)

\_2003c, fhl e-mail newsletter, [http://files.thehighline.org/original\\_site/newsletters/072103.html](http://files.thehighline.org/original_site/newsletters/072103.html)

\_2004a, fhl e-mail newsletter, [http://files.thehighline.org/original\\_site/newsletters/112304.html](http://files.thehighline.org/original_site/newsletters/112304.html)

\_2004b, "4 teams 4 visions - design approaches to the high line master plan", newsletter, [http://files.thehighline.org/original\\_site/newsletters/062504.html](http://files.thehighline.org/original_site/newsletters/062504.html)

\_2004c, "community input forum summary", <http://files.thehighline.org/pdf/input-forum-101904.pdf>

\_2004d, "fhl e-mail newsletter", [http://files.thehighline.org/original\\_site/newsletters/031204.html](http://files.thehighline.org/original_site/newsletters/031204.html)

\_2004e, "high line community input forum - summary of comments & recommendations", assets, <http://assets.thehighline.org/pdf/input-forum-120204.pdf>

\_2005a, "high line design-in-progress presentation public question-and-answer session", newsletter, <http://files.thehighline.org/pdf/input-forum-050305.pdf>

\_2005b, fhl e-mail newsletter, [http://files.thehighline.org/original\\_site/newsletters/121505.html](http://files.thehighline.org/original_site/newsletters/121505.html)



\_2005c, "major federal authorization for high line project - surface transportation board grants railbanking certificate, allowing reuse of new york city's elevated rail structure as pedestrian walkway", newsletter, [http://files.thehighline.org/original\\_site/newsletters/061305\\_pr.html](http://files.thehighline.org/original_site/newsletters/061305_pr.html)

\_2005d, "high line design-in-progress presentation public question-and-answer session", files, <http://files.thehighline.org/pdf/input-forum-050305.pdf>

\_2005e, "the city of new york and friends of the high line set to unveil preliminary designs for the high line - first look at design-in-progress for the elevated rail structure's conversion to public open space, to be posted on <http://www.thehighline.org/design> on april 20, newsletter, [Http://files.thehighline.org/original\\_site/newsletters/041105\\_pr.html](http://files.thehighline.org/original_site/newsletters/041105_pr.html)

\_2006a, fhl e-mail newsletter, [http://files.thehighline.org/original\\_site/newsletters/112806.html](http://files.thehighline.org/original_site/newsletters/112806.html)

\_2006b, fhl e-mail newsletter, [http://files.thehighline.org/original\\_site/newsletters/120506.html](http://files.thehighline.org/original_site/newsletters/120506.html)

\_2006c, "high line design-in-progress presentation public question-and-answer session", assets, [http://assets.thehighline.org/original\\_site/newsletters/032206\\_attachments/q&a\\_06\\_0213.pdf](http://assets.thehighline.org/original_site/newsletters/032206_attachments/q&a_06_0213.pdf)

\_2007a, fhl e-mail newsletter, [http://files.thehighline.org/original\\_site/newsletters/122007.html#story02](http://files.thehighline.org/original_site/newsletters/122007.html#story02)

\_2007b, "community input forum q&a", assets, [http://assets.thehighline.org/original\\_site/newsletters/020608\\_attachments/q&a\\_102307.pdf](http://assets.thehighline.org/original_site/newsletters/020608_attachments/q&a_102307.pdf)

\_2007c, "save the high line at the rail yards", newsletter, [http://files.thehighline.org/original\\_site/newsletters/050107.html](http://files.thehighline.org/original_site/newsletters/050107.html) / <https://friendsofthehighline.wordpress.com/2009/02/27/rail-yards-update-get-ready/#more-1586> (related flickr - <https://www.flickr.com/photos/wsna/sets/72157603435370957/detail/>)

\_2008a, "breaking: tishman speyer rail yards deal falls through", article, <https://friendsofthehighline.wordpress.com/category/rail-yards/page/3/>

\_2008b, fhl e-mail newsletter, [http://files.thehighline.org/original\\_site/newsletters/020608.html](http://files.thehighline.org/original_site/newsletters/020608.html)

\_2008c, fhl e-mail newsletter, [http://files.thehighline.org/original\\_site/newsletters/112408.html](http://files.thehighline.org/original_site/newsletters/112408.html)

\_2008d, "2008: the year in programming", article, <https://friendsofthehighline.wordpress.com/2009/01/09/2008-the-year-in-programming/>

\_2008e, "chalk shoes to the high line", article, <https://friendsofthehighline.wordpress.com/2008/03/25/chalk-shoes-to-the-high-line/>

\_2008f, "photo roundup: chalk shoes to the high line", article, <https://friendsofthehighline.wordpress.com/2008/04/16/photo-roundup-chalk-shoes-to-the-high-line/>

\_2008g, "what's happening to the high line at the rail yards?", newsletter, [http://files.thehighline.org/original\\_site/newsletters/092608\\_attachments/railyards.pdf](http://files.thehighline.org/original_site/newsletters/092608_attachments/railyards.pdf)

Friends of the high line, job description, 2004 : "community engagement manager", document, <http://files.thehighline.org/pdf/job-description-community-engagement-manager.pdf>

Friends of the high line website, 2007a, "plans aired to the community at the hudson guild", article, <http://www.thehighline.org/blog/2007/12/13/plans-ai-red-to-the-community-at-the-hudson-guild> / <https://friendsofthehighline.wordpress.com/2007/12/13/plans-ai-red-to-the-community-at-the-hudson-guild/#more-324>

\_2007b, "update on community forum breakout sessions", <http://www.thehighline.org/blog/2007/12/15/update-on-community-forum-breakout-sessions>

\_2008, "design launch party recap", article, <http://www.thehighline.org/blog/2008/08/06/design-launch-party-recap>

\_2009a, "kitchen block party this saturday!", article, <https://www.thehighline.org/blog/2009/09/21/kitchen-block-party-this-saturday> / <http://files.thehighline.org/pdf/kbp09.pdf>

\_2009b, "peter obletz: the high line's original friend", article, <http://www.thehighline.org/blog/2009/07/29/peter-obletz-the-high-lines-original-friend>

\_2009c, "walking the high line with joel sternfeld", article, <http://www.thehighline.org/blog/2009/02/13/walking-the-high-line-with-joel-sternfeld>

\_2012, "high line history", <http://www.thehighline.org/-about/high-line-history>

\_2013, «friends of the high line», <http://www.thehighline.org/about/friends-of-the-high-line>, 9/04/2015.

\_2015, "public presentation: see the latest spur designs", <http://www.thehighline.org/activities/public-presentation-see-the-latest-spur-designs>

\_2016a, "high line council - join the critical group of visionaries leading the high line forward", <https://www.thehighline.org/support/high-line-council>

\_2016b, "keep it vibrant be a member - friends like you provide 98% of the high line's operating budget.", [https://www.thehighline.org/support/join-renew?Fhlr=5\\_25](https://www.thehighline.org/support/join-renew?Fhlr=5_25)

Gladwell Malcom (contributor / writer for the new yorker), 2014, biography, <http://www.newyorker.com/contributors/malcolm-gladwell>

Goldensohn Rosa, 2015, la luncheonette will close at the end of the year, in dna info, <https://www.dnainfo.com/new-york/20150713/chelsea/la-luncheonette-will-close-at-end-of-year>

Gopnik Adam, 2001, "a walk on the high line, the allure of a derelict railroad track in spring", for the new yorker, article, [http://alliance.columbia.edu/files/newalliance/content/a%20walk%20on%20the%20high%20line\\_adam%20gopnik.pdf](http://alliance.columbia.edu/files/newalliance/content/a%20walk%20on%20the%20high%20line_adam%20gopnik.pdf)

Grynbaum Micheal M., 2014, "high line draws millions, but de Blasio isn't one", in the new york times, <http://www.nytimes.com/2014/10/02/nyregion/high-line-draws-millions-but-de-blasio-isnt-one.html>

Gungor Ozgur (design trust for public space), 2015, "20/20 public space champions: meet joshua and robert - in celebration of our 20th anniversary, we're honoring 20 champions of public space." Article, <http://designtrust.org/people/fellows/casey-jones/>

Hammond D., 2007, public lecture at google inc. Nyc headquarters. [Http://files.thehighline.org/pdf/2014-corporate-membership-brochure.pdf](http://files.thehighline.org/pdf/2014-corporate-membership-brochure.pdf)

Harvey Erika, 2015, "photo of the week: walking the high line with joel sternfeld", for friends of the high line website, article, <http://www.thehighline.org/blog/2015/08/19/photo-of-the-week-walking-the-high-line-with-joel-sternfeld>

Hudson guild, 2016, "about us - mission statement", website, <http://hudsonguild.org/about/>

Hudson yard developement corporation, 2015, city of new york, <http://www.hydc.org/html/home/home.shtml>

IAC/interactivecorp. Website, <http://iac.com/>

Jain Purva, 2010, "the high line: model for a city or not?", for the architectural league's urban omnibus, the culture of citymaking, article, <http://urbanomnibus.net/2010/12/the-high-line-model-for-a-city-or-not/>



Jollivet Delphine (docteur en urbanisme et en aménagement du territoire), 2014, « friche, reconversion urbaine et temporalités », blogue. <https://temporalites.wordpress.com/2014/10/26/friche-reconversion-urbaine-et-temporalites/>

Kahne Juliet, 2015, "does placemaking cause gentrification? It's complicated.", article for project for public space, <http://www.pps.org/blog/gentrification/>

Katz Mathew, 2014, "high line's new director wants park to serve locals before tourists", in dna info, article, <https://www.dnainfo.com/new-york/20140507/chelsea/high-lines-new-director-wants-park-serve-locals-before-tourists>

Kurutz Steven, 2012, "close quarters", for the new york times, article, [http://www.nytimes.com/2012/08/02/garden/close-quarters-on-the-high-line.html?Pagewanted=all&\\_r=0](http://www.nytimes.com/2012/08/02/garden/close-quarters-on-the-high-line.html?Pagewanted=all&_r=0)

La fabrique de la cité, 2001, « étude gouvernance des espaces publics : repères internationaux », sous la direction scientifique de Marcus Zepf, institut d'urbanisme de grenoble. [http://www.lafabriquedelacite.com/fabrique-de-la-cite/data.nsf/ae50d9a5860ed183c1257b82003970f5/\\$file/etude\\_gouvernance\\_ep.pdf](http://www.lafabriquedelacite.com/fabrique-de-la-cite/data.nsf/ae50d9a5860ed183c1257b82003970f5/$file/etude_gouvernance_ep.pdf), consulté le 23 potmai 2014

Leader magazine, 1997-1998, « spécial colloque leader « vers une nouvelle initiative communautaire de développement rural : 800 leaders s'expriment », n° 16 : dossier technique impliquer la population dans le développement local — revue trimestrielle du programme européen leader ii — [http://superdoc.aeidl.eu/documents/publications\\_aeidl/leader\\_mag16-fr.pdf](http://superdoc.aeidl.eu/documents/publications_aeidl/leader_mag16-fr.pdf)

Lindquist Kate, 2010, "save the high line at the rail yards: upcoming public hearing", article, <http://www.thehighline.org/blog/2010/05/10/save-the-high-line-at-the-rail-yards-upcoming-public-hearing>  
 \_2012a, "meet erycka montoya pérez, our new community engagement manager", in friends of the high line website, article, <http://www.thehighline.org/blog/2012/08/29/erycka-montoya-perez>  
 \_2012b, "your input at the rail yards community input meeting", in friends of the high line website, article, <http://www.thehighline.org/blog/2012/04/04/your-input-at-the-rail-yards-community-input-meeting>  
 \_2012c, community perspective: letters from supporters, in friends of the high line website, article, <http://www.thehighline.org/blog/2012/08/30/community-perspective-letters-from-supporters/>  
 \_2013, "moving on: a special tribute to danya", in friends of the high line website, article, <http://www.thehighline.org/blog/2013/05/20/moving-on-a-special-tribute-to-danya>

Marcotte Jean-François, 2013, « placemaking : l'appropriation des lieux publics par la communauté », article pour espace communs (espace de réflexion sur le développement des communautés et l'appropriation citoyenne des espaces publics), [http://www.espacescommuns.com/2013/04/placemaking-lappropriation-des-lieux\\_9.html](http://www.espacescommuns.com/2013/04/placemaking-lappropriation-des-lieux_9.html)

Meinhold Bridgette, 2012, "philadelphia unveils their own elevated rail park for the abandoned reading viaduct", inhabitat website, <http://inhabitat.com/philadelphia-unveils-their-own-elevated-rail-park-for-the-abandoned-reading-viaduct/>

Mcbride. A., 2013, "Community Wisdom + Expert Knowledge = Good Community Design". For Project For public space, PPS <http://www.pps.org/blog/community-wisdom-expert-knowledge-good-community-design/>

MOMA, 2005, "the high line", exhibitions page, <http://www.moma.org/calendar/exhibitions/107?Locale=en>

Moss Jeremiah, 2012, "disney world on the hudson", for the new york times, article, [http://www.nytimes.com/2012/08/22/opinion/in-the-shadows-of-the-high-line.html?\\_r=0](http://www.nytimes.com/2012/08/22/opinion/in-the-shadows-of-the-high-line.html?_r=0), consulté le 30/04/2015

MTA (metropolitan transportation authority), 2003, "final scoping document no. 7 subway extension -- hudson yards rezoning and development program ceqr no. 03dcp031m draft generic environmental impact statement (dgeis)", scoping and final scope, [http://web.mta.info/capital/7line\\_docs/scoping.pdf](http://web.mta.info/capital/7line_docs/scoping.pdf) / [http://www1.nyc.gov/assets/planning/download/pdf/applicants/env-review/western\\_rail/wry\\_final\\_scope.pdf](http://www1.nyc.gov/assets/planning/download/pdf/applicants/env-review/western_rail/wry_final_scope.pdf)

National Geographic, 2011, "miracle above manhattan", article, <http://ngm.nationalgeographic.com/2011/04/ny-high-line/golberger-text>

Navarro Mireya, 2015, "in chelsea, a great wealth divide", for the New York Times, article, <http://www.nytimes.com/2015/10/25/nyregion/in-chelsea-a-great-wealth-divide.html>

New York City housing (nycha), 2011, fulton houses, assets, <http://www1.nyc.gov/assets/nycha/downloads/pdf/fulton.pdf>  
\_2016, "about nycha", <http://www1.nyc.gov/site/nycha/about/about-nycha.page>

NYC City Planning, 2005a, "manhattan community board no.4, major features", [http://www.nyc.gov/html/mancb4/downloads/pdf/base\\_map.pdf](http://www.nyc.gov/html/mancb4/downloads/pdf/base_map.pdf)  
\_2005b, "special west Chelsea district rezoning and high line open space eis", chapter 27: response to comments, report, [http://www1.nyc.gov/assets/planning/download/pdf/plans/west-chelsea/wc\\_chap27\\_responses\\_feis.pdf](http://www1.nyc.gov/assets/planning/download/pdf/plans/west-chelsea/wc_chap27_responses_feis.pdf)

\_2016a, "community portal - manhattan community district 4 - neighborhoods: chelsea, clinton, hudson yards", [http://www.nyc.gov/html/dcp/html/neigh\\_info/mn04\\_info.shtml](http://www.nyc.gov/html/dcp/html/neigh_info/mn04_info.shtml), consulté le 28/04/2015

\_2016b, "community board 4, manhattan, new york city chelsea & clinton / hell's kitchen", <http://www.nyc.gov/html/mancb4/html/home/home.shtml>

\_2016c, "west chelsea", summary report, <http://www1.nyc.gov/site/planning/plans/resilient-neighborhoods/west-chelsea.page>

\_2016d, "local services & resources", <http://www.nyc.gov/html/mancb4/html/local/resources.shtml>

Nyc Parks, 2012, "the high line - city acquires third section of the high line", <http://www.nycgovparks.org/parks/the-high-line/dailyplant/22715>

NYCDEC (New york city economic development corp.), 2011, "economic snapshot - a summary of new york city's economy", [https://www.nycedc.com/sites/default/files/files/economic-snapshot/economicsnapshotaugust2011\\_0.pdf](https://www.nycedc.com/sites/default/files/files/economic-snapshot/economicsnapshotaugust2011_0.pdf), consulté le 30/04/2015

\_2016, "the high line", <http://www.nycedc.com/project/high-line>

NYU Furman Center (advancing research and debate on housing, neighborhoods, and urban policy, school of law, wagner school of public service), 2015, "directory of new york city affordable housing programs", <http://furmancenter.org/institute/directory/entry/8020-housing-program>

Ouroussoff Nicolai, 2004, "an appraisal; gardens in the air where the rail once ran", for the new york times, article, <http://www.nytimes.com/2004/08/12/arts/an-appraisal-gardens-in-the-air-where-the-rail-once-ran.html?Pagewanted=all&src=pm>

\_2006, 'On the High Line, solitude is pretty crowded', The New York Times, <http://www.nytimes.com/2006/12/24/arts/design/24ouro.html>

Pedruelo Irene and Kent Ethan, 2015, "what makes a city great? It's not the liveability but the loveability", in policy innovations, article, <http://www.policyinnovations.org/ideas/innovations/data/00287>

Perine Jerilyn (adjunct professor of international and public affairs), 2016, columbia sipa, school of international and public affairs, bibliography, <https://sipa.columbia.edu/faculty/jerilyn-perine>

Placemaking chicago (a neighborhood guide to placemaking in chicago) 2008, "what is placemaking?", article, <http://www.placemakingchicago.com/about/>

Policylink, 2008, "equitable development toolkit. Building regional equity" <http://www.policylink.org/edtk/brownfields/default.html>, accessed on january 05, 2009.

Project for public space (PPS), 2005, the meatpacking district: a community vision for gansevoort plaza, article, <http://www.pps.org/projects/gansevoortplaza/>

\_2016a, "what is placemaking?", article, [http://www.pps.org/reference/what\\_is\\_placemaking/](http://www.pps.org/reference/what_is_placemaking/)

\_2016b, "william h. Whyte", biography, <http://www.pps.org/reference/wwhyte/>

Rail yards blog, 2007, "hudson yards community advisory committee dec. 10 public forum – group discussion reports", working group report, <https://railyardsblog.files.wordpress.com/2007/12/12-10-working-group-reportsrev1.pdf>

Rails-to-trails conservancy, 2011, "new york city's high line", in america's trails, article, <http://www.railstotrails.org/trailblog/2011/october/01/new-york-citys-high-line/>

\_2015, "railbanking", <http://www.railstotrails.org/build-trails/trail-building-toolbox/railbanking/>

Reading viaduct project, 2013, reading viaduct project merges with friends of the rail park, website, <http://readingviaduct.org/>

Rose Kalima, 2002, "combating gentrification through equitable development", for reimagine movement making media (rp&e - race, poverty and the environment, is the national journal of environmental and social justice) website, article, <http://reimaginerpe.org/node/919>

Schlossbergoct Tatiana, 2014, "promise of new subways has west siders excited and east siders skeptical" [http://www.nytimes.com/2014/10/03/nyregion/promise-of-new-subways-has-west-siders-excited-and-east-siders-skeptical.html?\\_r=0](http://www.nytimes.com/2014/10/03/nyregion/promise-of-new-subways-has-west-siders-excited-and-east-siders-skeptical.html?_r=0)

Social design notes, 2003, "redesigning the high line", article, [http://webcache.googleusercontent.com/search?Q=cache:http://backspace.com/notes/2003/07/rede-signing-the-high-line.php&gws\\_rd=cr&ei=mfk7v9iitxjwtu76zyda](http://webcache.googleusercontent.com/search?Q=cache:http://backspace.com/notes/2003/07/rede-signing-the-high-line.php&gws_rd=cr&ei=mfk7v9iitxjwtu76zyda)

Steinberg Leonard, 2012, " google it! West chelsea gets googled", the leonard steinberg team, <http://theleonardsteinbergteam.com/google-it-west-chelsea-gets-googled/>

Sternbergh Adam, 2007, "the high line: it brings good things to life - the abandoned railroad that made a park ... That made a neighborhood ... That made a brand.", in nymag, new york news&politics, aticle, <http://nymag.com/news/features/31273/>

Subramanian Meera, 2006, « la high line », revue urbanisme, article 30, <http://www.urbanisme.fr/issue/report.php?Code=350#article30>, 9/04/2015.

Tablang Kristin, 2015, "5 luxury condos sprouting up along new york city's high line", article for forbes/lifestyle, <http://www.forbes.com/sites/kristintablang/2015/02/28/5-luxury-condos-new-york-city-high-line/2/#46c42cc92cd8>

Taylor Kate, 2010, "arts, briefly; high line founders to get jane jacobs medal", <http://query.nytimes.com/gst/fullpage.html?Res=9f05e3df123ef933a15754c0a9669d8b63>

The 606, 2016, website, <http://www.the606.org/>

The economist, 2009, "clustering, the phenomenon whereby firms from the same industry gather together in close proximity", <http://www.economist.com/node/14292202>

The New York Times on the web, 2004, the high line, slideshow, [http://www.nytimes.com/slideshow/2004/07/07/arts/20040711\\_iovi\\_slideshow\\_1.html](http://www.nytimes.com/slideshow/2004/07/07/arts/20040711_iovi_slideshow_1.html)

The United States conference of mayors, 2010, "recycling America's land a national report on brownfields redevelopment (1993 -2010)", report, <http://www.usmayors.org/pressreleases/uploads/november2010bfreport.pdf>

Tower Stephen, 2014, "not in my front yard: freedom of speech and state action in New York City's privately owned public spaces", 22 j. L. & pol'y available at: <http://brooklynworks.brooklaw.edu/jlp/vol22/iss1/12>

U.S. Department of energy environment, safety and health office of NEPA policy and assistance, 1998, "effective public participation under the national environmental policy act second edition", regulation paper, [http://energy.gov/sites/prod/files/nepapub/nepa\\_documents/reddont/g-doe-public\\_participation.pdf](http://energy.gov/sites/prod/files/nepapub/nepa_documents/reddont/g-doe-public_participation.pdf)

United States census bureau, 2000, "census 2000 gateway", <http://www.census.gov/main/www/cen2000.html>

Victoires du paysages, 2014, « La lettre des victoires du paysage - à New-York, la high line, est « le plus long toit vert du monde » », # 10, newsletter, <http://vdp.web-events.net/newsletter-10>

Voir vert (le portail du bâtiment durable au Québec), 2012, « The high line », <http://www.voirvert.ca/projets/projets-ecobatiment/high-line>, 18/03/2015.

Weiz C., 2003, "Designing the high line: competition insights and results", archnews.com, retrieved from <http://www.archnewsnow.com/features/feature113.htm>

Western rail yard, 2007, "public forum", draft strategic framework, [http://web.mta.info/capital/7line\\_docs/070508\\_railyards.pdf](http://web.mta.info/capital/7line_docs/070508_railyards.pdf)

Whitney museum of american art, 2016, "the building", <http://whitney.org/about/newbuilding>

Wilson Claire, 2005, "turning the high line into... The high life". for the new York times, article, <http://www.nytimes.com/2005/12/18/realestate/turning-the-high-line-into-the-high-life.html>  
\_2001, "the park is elevated. Its crime rate is anything but", the New York times, [http://www.nytimes.com/2011/06/11/nyregion/the-high-line-park-is-elevated-its-crime-rate-is-not.html?\\_r=0](http://www.nytimes.com/2011/06/11/nyregion/the-high-line-park-is-elevated-its-crime-rate-is-not.html?_r=0)  
consulté le 16/04/2015

Zak Annie et Liu Mei-yu, 2012, "Low-income chelsea residents fear threats to public housing", in the midtown gazette, article, <http://themidtowngazette.com/2012/12/low-income-chelsea-residents-fear-threats-to-public-housing/>